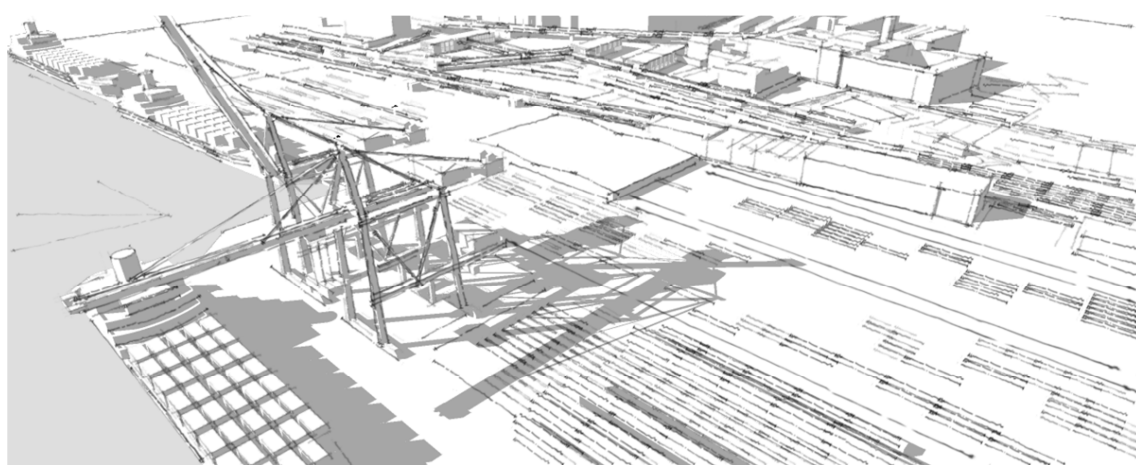


FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

O Espaço Público e a Regeneração Urbana

Uma proposta para Xabregas



Projecto para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura com especialização em Urbanismo

Mafalda Contente de Matos
(Licenciada)

JÚRI

Presidente: Professor Doutor Pedro George

Vogal e Orientador: Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Vogal: Professor Doutor Francisco Serdoura

Lisboa, FA-ULisboa, Março de 2015

O tema do presente projecto final de mestrado é “O Espaço Público e a Regeneração Urbana” sendo o seu principal objectivo a elaboração de uma proposta de regeneração urbana tendo por base a intervenção no espaço público.

Seleccionou-se a área de Xabregas para o desenvolvimento da proposta de projecto por ser uma zona central da cidade de Lisboa que se encontra no entanto à margem daquelas que são as suas dinâmicas. Trata-se de uma zona com uma localização de excelência no contexto da cidade, onde se verifica uma acentuada presença de edificado em mau estado de conservação a par de uma notável presença de edifícios de interesse patrimonial e arquitectónico. Assim, a proposta a apresentar passará pela regeneração do eixo Xabregas-Braço de Prata tornando possível a criação de uma nova centralidade.

Dada a zona seleccionada para o desenvolvimento da proposta, tornou-se necessária a compreensão de temáticas relativas não só ao espaço público e à regeneração urbana como também relacionadas com as zonas ribeirinhas e a desindustrialização.

Palavras-chave: Espaço Público, Regeneração Urbana, Xabregas, Eixo Histórico

The present master thesis project's title is "Public Space and Urban Regeneration" being the main objective the creation of urban regeneration proposal with an intervention in public space.

The area of Xabregas was selected for the development of a project proposal because it is a central zone in the city of Lisbon without being inside its dynamics. It is a zone with an excellent localization in the city context, where there is an accentuated presence of old buildings as well as a notable presence of national interest. The proposal will be the regeneration of the axe Xabregas-Braço de Prata.

Due to the selected zone for the development of the proposal, it became necessary the understanding of different themes that comprise not only the public space and urban regeneration but also waterfronts and de-industrialization process.

Keywords: Public Space, Urban Regeneration, Xabregas, Historical Axis

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Carlos Henriques Ferreira pelo apoio, orientação e, como muitas vezes surgia em jeito de brincadeira, “desorientação” que contribuíram para o sucesso deste trabalho.

Ao Miguel, por todo o apoio incondicional e motivação. Sempre.

À minha mãe e ao Jorge, por tudo.

À minha família, por sempre me apoiar e motivar na realização dos meus objectivos.

À Carlota, à Inês e à Joana pela amizade, apoio e ajuda (também) nos momentos críticos.

E por último, porque seria impossível ser mais específica não deixando ninguém de fora, um enorme obrigado a todos os que de alguma forma contribuíram e possibilitaram a realização deste trabalho.

RESUMO	V
ABSTRACT	VII
AGRADECIMENTOS	IX
ÍNDICE	XI
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES E TABELAS	XIII
LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS	XVII
1. INTRODUÇÃO	1
1.1 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA	3
1.2 METODOLOGIA DE TRABALHO	5
2. O ESPAÇO PÚBLICO E A REGENERAÇÃO URBANA	7
2.1 ESPAÇO PÚBLICO	9
2.1.1 ORIGEM, TIPOLOGIAS E CONSTITUIÇÃO	13
2.1.2 O DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO.....	15
2.1.3 O ESPAÇO PÚBLICO NO PDM DE LISBOA de 2012.....	17
2.2 REGENERAÇÃO URBANA E O ESPAÇO PÚBLICO	21
2.2.1 O ESPAÇO PÚBLICO COMO IMPULSIONADOR	23
2.3 O PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO DAS FRENTES RIBEIRINHAS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	25
2.4 BOAS PRÁTICAS E CASOS DE ESTUDO	27
3. EIXO HISTÓRICO XABREGAS – BRAÇO DE PRATA, UMA OPORTUNIDADE DE REGENERAÇÃO URBANA	33
3.1 LOCALIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	35
3.2 BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA ÁREA DE ESTUDO	37

3.3 INSTRUMENTOS DE ESTRATÉGIA, GESTÃO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	43
3.4 CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA.....	51
3.4.1 DESCRIÇÃO FÍSICA	51
3.4.2 PATRIMÓNIO EDIFICADO.....	55
3.4.3 ESPAÇO PÚBLICO/ESPAÇOS VERDES	59
3.4.4 ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE E TRANSPORTES	65
3.4.6 DESCRIÇÃO DEMOGRÁFICA DAS FREGUESIAS ABRANGIDAS.....	67
4. VISÃO CRÍTICA E PROPOSTA DE PROJECTO	75
4.1 A ESTRATÉGIA URBANA.....	79
4.2 A ESTRATÉGIA URBANA E OS FOCOS DE INTERVENÇÃO	89
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	99
BIBLIOGRAFIA.....	101
ANEXOS.....	109

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES E TABELAS

Ilustrações

Ilustração 1 Praça do Comércio em 1959.....	18
Ilustração 2 Praça do Comércio em 2014.....	19
Ilustração 3 Largo do Intendente.....	20
Ilustração 4 Ribeira das Naus após intervenção no espaço público.....	20
Ilustração 5 Quatro dimensões do desenvolvimento sustentável.....	23
Ilustração 6 Planta da Área de Reabilitação Urbana.....	28
Ilustração 7 Parque das Nações, Alameda dos Oceanos.....	29
Ilustração 8 Parque das Nações, Passeio das Tágides e teleférico.....	29
Ilustração 9 Resultado da Intervenção no espaço público, Ribeira das Naus.....	30
Ilustração 10 Fotografia aérea de Bilbao em 1992, pré-projecto.....	31
Ilustração 11 Fotografia aérea de Bilbao em 2011, pós-projecto.....	31
Ilustração 12 Localização da área em estudo, em Lisboa.....	33
Ilustração 13 Delimitação da área a considerar para a análise e intervenção.....	36
Ilustração 14 “Areal em frente a Xabregas”.....	37
Ilustração 15 Vila Flamiano, na Rua Gualdim Pais.....	38
Ilustração 16 Fotografia aérea da zona do Poço do Bispo.....	40
Ilustração 17 Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL).....	43
Ilustração 18 Plano Director de Urbanização de Lisboa (PDUL).....	43
Ilustração 19 Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL).....	43
Ilustração 20 Planta das unidades territoriais do PEL de 1992.....	43
Ilustração 21 Plano Director Municipal de 1994, Classificação de Espaço Urbano.....	43
Ilustração 22 Plano Director Municipal de 2012, Classificação de Espaço Urbano.....	43
Ilustração 23 Excerto da Planta de Delimitação de Zonas do DEMZRO.....	48
Ilustração 24 Planta de Estrutura Ecológica e Cultural do DEMZRO.....	49
Ilustração 25 Planta de Estruturação Urbana do DEMZRO.....	49
Ilustração 26 Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa – Santa Apolónia/Madre de Deus.....	50
Ilustração 27 Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa – Beato/Poço do Bispo.....	50

Ilustração 28 Carta de Relevo – Modelo Digital de Terreno.	51
Ilustração 29 Estrutura Ecológica Municipal.	52
Ilustração 30 Qualificação do Espaço Urbano.	53
Ilustração 31 Levantamento de Património, segundo PDM 2012.....	55
Ilustração 32 Igreja da Madre de Deus.....	56
Ilustração 33 Alameda do Beato (data desconhecida).	57
Ilustração 34 Levantamento de espaços públicos de permanência no eixo em estudo.	59
Ilustração 35 Rua de Xabregas, cruzamento com a Rua Gualdim Pais.....	60
Ilustração 36 Rua de Xabregas, cruzamento com a Rua Gualdim Pais.....	60
Ilustração 37 Extremo da Alameda do Beato, intersecção com a Rua do Beato.	61
Ilustração 38 Alameda do Beato, ao fundo a fachada do Convento do Beato.	61
Ilustração 39 Extremo da Alameda do Beato, intersecção com a Rua do Beato.	61
Ilustração 40 Alameda do Beato, vista oposta.	61
Ilustração 41 Praça David Leandro da Silva, vista da Rua do Açúcar.	62
Ilustração 42 Praça David Leandro da Silva.	62
Ilustração 43 Praça David Leandro da Silva, fachada do edifício de José Domingos Barreiros.	62
Ilustração 44 e Ilustração 45 Fachada do edifício da companhia Abel Pereira da Fonseca.	62
Ilustração 46 Planta de Centralidades e Mobilidade.....	65
Ilustração 47 Mapa de Transportes.....	66
Ilustração 48 Identificação das Subsecções Estatísticas a Analisar.....	71
Ilustração 49 Perfil de via sugerido para a Rua Madre de Deus.....	80
Ilustração 50 Perfil de via sugerido para a Calçada Dom Gastão.	80
Ilustração 51 Perfil de via sugerido para a Alameda do Beato.....	80
Ilustração 52 Perfil de via sugerido para a Praça David Leandro da Silva.	80
Ilustração 53 Planta de Identificação de Estratégias e Planos para o Eixo em Estudo.	81
Ilustração 54 Planta de Estratégia Urbana.	83
Ilustração 55 Análise de Relação Espaço Público – Património.	86
Ilustração 56 Planta de Estratégia Local.	91

Ilustração 57 Proposta para o Largo Marquês de Nisa.....	92
Ilustração 58 Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.	92
Ilustração 59 Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.	92
Ilustração 60 Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.	92
Ilustração 61 Vivência no percurso elevado.....	93
Ilustração 62 Vista do Interior do Museu Industrial.....	94
Ilustração 63 Vista do Interior do Museu Industrial.....	94
Ilustração 64 Vista da Avenida Infante Dom Henrique.	95
Ilustração 65 Situação actual da Alameda do Beato.	96
Ilustração 66 Situação proposta para a Alameda do Beato.	96
Ilustração 67 Situação actual da Praça David Leandro da Silva.....	97
Ilustração 68 Situação proposta para a Praça David Leandro da Silva.....	97

Tabelas

Tabela 1 Número de Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.	67
Tabela 2 Distribuição Etária do Número de Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.	68
Tabela 3 Situação Laboral dos Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.....	68
Tabela 4 Número de indivíduos residentes.....	72
Tabela 5 Distribuição etária dos indivíduos residentes.....	72
Tabela 6 Situação laboral dos indivíduos residentes.....	73
Tabela 7 Vivências Actuais e Propostas.....	85
Tabela 8 Áreas e Índices da proposta.....	91

LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

DEMZRO – Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental

IIP – Imóvel de Interesse Público

MIP – Monumento de Interesse Público

MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

OESMP - Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário

PDM – Plano Director Municipal

PEDPL - Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa

PGIFRL – Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa

POZOR - Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha

RGMUOVP - Regulamento Geral de Mobiliário Urbano e Ocupação da Via Pública

A escolha do tema tem como base o interesse pessoal numa temática que se torna cada vez mais pertinente, a regeneração urbana tendo como ponto central de intervenção o espaço público, particularmente em contextos de grande presença patrimonial, como é o caso de Xabregas.

O espaço público nas cidades é, nos dias que correm, cada vez mais reclamado e exigido pelos seus habitantes, visto ser um espaço comum a todos, onde se prevêem vitais intercâmbios, usos e vivências, mas ao qual nem sempre é dada a devida importância. Este é também um tema que se apresenta central de acordo com o PDM em vigência visto ser, o espaço público de qualidade, um objectivo considerado essencial “Para potenciar a capacidade de atrair pessoas e empresas” (*CML-PDM, 2012*) para a cidade.

As intervenções no espaço público são ainda consideradas uma forma de impulsionar a reabilitação urbana (*CML-Lisboa Revista Municipal nº10, 2014*) fazendo por isso todo o sentido aplicar a referida incidência temática à área de Xabregas, dando continuidade ao trabalho desenvolvido na unidade curricular de Laboratório de Projecto VI. Trata-se de uma área há muito esquecida no tempo e nos planos de renovação da cidade, apresentando por isso um enorme potencial. Este é um território de confronto com várias barreiras físicas, como o Porto de Lisboa e a linha férrea, que se revelam de certa forma limitadoras do crescimento urbano, comercial, e consequentemente demográfico e social da área. Fortemente marcada por uma herança rural e industrial, cuja presença permanece até aos dias de hoje, Xabregas encontra-se numa situação de limite de cidade possuindo uma malha urbana pouco consolidada, fortemente degradada e fracamente conectada. O espaço público encontra-se pouco cuidado e valorizado, sendo mesmo em algumas situações possível de considerar degradado, inadequado ou inexistente, não possibilitando aquelas que se prevêem ser as suas funções básicas.

No contexto da área de Xabregas apresentam-se como desafios a enfrentar: a criação de melhores conexões com o centro da cidade, a fomentação de relações entre

os vazios urbanos existentes, e entre estes e o edificado, a revitalização do comércio local, o envolvimento da população residente, e como resultado de todos os aspectos referidos, sendo este o maior desafio em questão, uma coesão urbana, social e económica com o restante território da cidade.

É então o objectivo deste projecto final de mestrado, assente no estudo de alguns conceitos e definições associados à relação entre espaço público e regeneração urbana, a criação de uma proposta urbana estruturada e clara que vise regenerar e integrar esta área da cidade, do ponto de vista social, urbano e económico, resultando assim numa nova centralidade, essencialmente impulsionada através da intervenção no espaço público.

O Projecto Final de Mestrado aqui presente divide-se em duas partes, uma teórica e outra prática.

Para iniciar a elaboração de ambas as partes partiu-se de uma fase de pesquisa que teve como objectivo a aquisição de conhecimentos, quer sobre a área em estudo quer sobre o tema. No que ao tema central diz respeito, foram consultadas as demais referências teóricas, exemplos de boas práticas e projectos referência, assim como se procurou saber qual a sua contextualização, papel e importância nos Instrumentos de Gestão Territorial portugueses. Quanto à área de estudo, procedeu-se também à consulta de Instrumentos de Gestão Territorial associados nas diversas escalas de análise, e cartografia histórica. De seguida, e de forma a melhor proveito tirar dos resultados da referida fase, iniciou-se a elaboração da parte teórica uma vez que se tornava necessário organizar linhas de pensamento e ideias estruturantes para aquela que era a ideia base do projecto. Com base no conhecimento adquirido relativo ao local de aplicação do projecto, e também com base nas visitas efectuadas ao mesmo, procedeu-se ainda à elaboração de análises urbanas e demográficas da área, que possibilitaram uma percepção conclusiva daquelas que são as suas principais características actuais.

Após o início da elaboração da parte teórica, e tendo ambas a partir daí decorrido em conjunto, iniciou-se também a elaboração da parte prática, o projecto.

Na parte teórica, e para que se torne clara a vertente temática a abordar e os motivos que tornam viável a escolha desta área para a sua aplicação, dividiu-se o trabalho em quatro partes.

No primeiro capítulo aborda-se o objecto de estudo, justificando o tema escolhido, as motivações e objectivos, assim como a metodologia utilizada para a realização do trabalho, quer prático quer teórico.

No segundo capítulo, faz-se o enquadramento temático explicitando a sua pertinência e clarificando o seu conceito. Reúnem-se as bases teóricas e os casos práticos de referência, e abordam-se ainda os subtemas estritamente relacionados com

a área em estudo: a desindustrialização, as frentes ribeirinhas e a regeneração urbana. Para tal foram consultados autores imprescindíveis à compreensão de cada tema, procedendo-se sempre a uma clarificação do mesmo, assim como a uma contextualização com a área de aplicação prática e apresentação de referências.

Ainda no segundo capítulo, inserido no tema principal “o espaço público”, abordam-se questões relacionadas com a avaliação de espaços públicos, assim como com as várias tipologias a considerar.

No terceiro capítulo faz-se a análise do lugar. Delimita-se e localiza-se a área em estudo no contexto de Lisboa e da Área Metropolitana de Lisboa, e procede-se ao enquadramento histórico da zona ribeirinha oriental assim como à caracterização morfológica e socio demográfica da estrutura urbana. Consultam-se dados censitários e outros dados relativos às freguesias abrangidas pela área de estudo, e, para que o estudo e compreensão da mesma fique completo, resumem-se ainda os projectos para a área, assim como os Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis. É ainda neste capítulo que se identificam as oportunidades de intervenção/projecto cujas orientações induziram ao desenvolvimento do projecto prático em si.

Por fim, no quarto capítulo, apresenta-se a visão crítica e a proposta de projecto. Clarifica-se a estratégia utilizada e os seus objectivos, e faz-se a descrição geral do projecto proposto. Dada a extensão da área em questão, proceder-se-á ainda à explicação, em detalhe, de enfoques de projecto e ao desenvolvimento de apenas um deles.

2. O ESPAÇO PÚBLICO E A REGENERAÇÃO URBANA

Nevertheless, in practice, public space is often seen as performing a secondary or supporting role within urban regeneration projects; one that merely adds the finishing touches to a broader project rather than being a driving force.

(Melik & Lawton, 2011:514)

Para o desenvolvimento do projecto final de mestrado, no que diz respeito à componente teórica de abordagem ao tema principal, ao seu desenvolvimento e fundamentação, procedeu-se à consulta de obras de referência relativas ao mesmo: o espaço público; assim como referentes às temáticas que no contexto urbano de aplicação deste Projecto Final de Mestrado não poderiam deixar de ser abordadas, como a Desindustrialização associada às Frentes Ribeirinhas e a Regeneração Urbana. Consultaram-se obras teóricas de referência na avaliação e análise do espaço público assim como projectos concretizados que constituem referências de boas práticas, com o intuito de adquirir conhecimentos e bases para a avaliação do espaço público da área de estudo, o eixo Xabregas-Braço de Prata, podendo de seguida proceder-se à elaboração de um projecto para a mesma. Este projecto tem como objectivo, através da compreensão da temática, o desenvolvimento de um conjunto de intervenções, pensadas e elaboradas numa lógica global do eixo em questão, com vista à sua regeneração e integração no contexto da cidade, tendo como força motriz o espaço público, em vez de ser este uma consequência dessa mesma regeneração.

O espaço público é o palco da vida quotidiana. Engloba ruas, avenidas, praças, zonas ribeirinhas ou marítimas (entre outros), e segundo o arquitecto paisagista Álvaro Manso (2001:33) pode possuir diferentes funções: enquadramento e integração; circulação e estacionamento; económicas; sociais; recreativas, de lazer e convívio, desporto e espectáculos; culturais, cénicas, científicas e didácticas; equilíbrio psicofisiológico dos habitantes; prolongamento das funções do próprio equipamento; regularização climática; e, protecção do ruído, controle de luminosidade e purificação da atmosfera.

Estando cada vez mais associada a sua qualidade ao sucesso das cidades (Bacon, 1976), esta é então uma temática cada vez mais pertinente nos dias que correm e que, tendo sido tema central para os urbanistas ao longo dos séculos, está actualmente a atrair cada vez mais especialistas de outras áreas, como geógrafos e sociólogos.

Regista-se o crescente surgimento de novos espaços assim como o exponencial aproveitamento dos mesmos pela população (Francis, 1989:147), podendo a já referida pertinência do tema ser comprovada, entre outros factores, tanto pelo crescente número de publicações que surgem sobre esta temática (Neal, 2010:59), assim como pelo surgimento de iniciativas de reconhecimento de projectos, como o *European Prize for Urban Public Space* pelo Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona (CCCB) em 2000.

Também no mais recente Plano Director Municipal de Lisboa é possível observar a crescente importância que se atribui aos espaços públicos, sendo considerado um dos sete objectivos do mesmo. Dois anos passados da sua aprovação, chega-se já à conclusão que “A requalificação da cidade teve um grande impulso com a renovação do espaço público” (CML - LISBOA Revista Municipal nº10, 2014:1).

A partir do êxito dos projectos de espaço público verifica-se que a qualidade ambiental supõe uma noção de qualidade holística e integrada, centrada na identidade, coerência e pregnância da forma urbana desenhada. A um

ponto em que cada vez se torna mais evidente a necessidade de começar o desenho da cidade pelo desenho do Espaço Público (em vez de nele o terminar). O Espaço Público pode ser visto já não como um “embelezamento”, mas como uma matriz da urbanidade, um “projecto do chão da cidade”. (Brandão, 2002:11)

Muitas são as definições existentes para *espaço público*, e muitas vezes se mistura este conceito com o de tantos outros como *open space* ou *shared space*. A sua variação depende essencialmente da área de estudos que a elabora, sendo que este é um conceito estudado por áreas tão distintas como interligadas, como o Urbanismo ou a Sociologia.

Mark Francis (1989:148), no livro intitulado *Public Places and Spaces*, considera os espaços públicos como “participatory landscapes”. Já Wang (in Li, 2003:9) define “espaço público urbano” como o espaço de uma área urbana que surge entre edifícios, e que sendo o símbolo da cidade, deve ser: um espaço multifuncional, acessível pelo público em geral e, sobre tudo, um espaço de convívio entre os residentes; segundo Orum e Neal ainda, este é entendido como um espaço que, por princípio e ainda que nem sempre aconteça na prática, é acessível a todos os membros de uma sociedade (in Neal, 2010:59), ou ainda, segundo Solà-Morales, o espaço público é entendido como uma estrutura que combina estradas e praças (2010:27) representando nesse contexto a essência da coexistência e interação da vida conjunta (no contexto de uma cidade).

Segundo Brandão (2002:24) os espaços públicos urbanos devem ainda ser vistos como uma “estrutura contínua” que deve portanto ser considerada e gerida no seu todo, e não como “unidades isoladas e autónomas”.

Num contexto de grande interesse e investimento nos espaços públicos de Lisboa, também a CML, no desenvolvimento dos seus projectos e acções relativas ao mesmo, define espaço público, assim como traça a sua evolução histórica.

(...) espaço aberto e acessível a todos – o espaço público da cidadania - é o palco para a vida pública, individual e colectiva, o local das celebrações, onde as crianças aprendem a conviver e as culturas se misturam. São os

locais onde as pessoas se encontram e marcam encontro, onde as trocas sociais e económicas se processam. São os espaços públicos que dão identidade às cidades.

(CML – Caderno Uma Praça Em Cada Bairro, 2014:4)

Desde o início das civilizações que o espaço público se encontra presente nas suas aglomerações, cidades ou aldeias. No espaço público associado aos locais mais representativos do poder, eram introduzidos objectos singulares que o representavam: desde estátuas, a pelourinhos ou fontes. Também desde a antiguidade, que o espaço público, mais concretamente a rua, serve de base de assentamento para as infra-estruturas de apoio (saneamento, águas, etc). No entanto, e apesar de sempre ter existido uma preocupação, mais ou menos formal, com o espaço público urbano, só no século XVIII surge em França “a preocupação com o embelezamento da cidade, e com o tratamento do espaço público como a grande sala de estar ao ar livre” (CML, 2014:5). Com os desenvolvimentos introduzidos nas cidades no final do século XIX e início do século XX, nomeadamente o transporte público e o elevador, muitas foram as transformações que levaram quer à dispersão do território quer à sua compactação e consequentemente à progressiva desatenção relativamente ao espaço público (CML, 2014:5). Este passa a ser considerado um espaço sobrando regido e desenhado pelas exigências impostas pela circulação automóvel, tendo dado muitas vezes origem às mais diversas barreiras urbanas.

O alerta para os efeitos nefastos deste tomar de conta do espaço público pelo automóvel surgiu logo nos anos sessenta, mas só nos anos setenta ganhou forma um forte movimento de reconquista do espaço público pelo peão para requalificar praças e áreas centrais das cidades (...).

(CML, 2014:5)

São referências de estudos urbanos com enfoque no espaço público, *Design of Cities* (Bacon, 1976), no qual o autor desenvolve conteúdos sobre princípios urbanos, demonstrando como estes podem influenciar e ser continuados pelas gerações seguintes e abordando ainda algumas questões que determinam a forma das grandes cidades, assim como considerações sobre transportes públicos e privados e sobre o centro das cidades; *Emerging Concepts in Urban Space Design* (Broadbent, 1990), obra

onde se procede à análise de alguns dos problemas do desenho urbano, identificando as suas causas históricas assim como sugestões de soluções para os mesmos e na qual se possibilita, através de vários exemplos internacionais, uma visão da história do desenho urbano assim como os seus possíveis rumos; *Great Streets (Jacobs, 1995)*, no qual com base no estudo de várias ruas e espaços urbanos em todo o mundo e em questionários realizados a peões e urbanistas. Allan Jacobs desenvolveu um estudo sobre quais serão as melhores ruas do mundo e porquê, resultando na apresentação de informações relativas às dimensões de ruas e padrões de usos das mesmas, na discussão da sua importância e na sugestão de rápidos arranjos em várias ruas a nível mundial (sendo todos os casos abordados segundo os mesmos critérios por forma a possibilitar comparações entre eles).

Em abordagens mais recentes deve ainda ser considerado o trabalho realizado tanto por Pedro Brandão como, ainda que de uma outra perspectiva, por Jan Gehl. No livro intitulado *O Chão da Cidade – Guia de Avaliação do Design de Espaços Públicos*, que pretende apresentar-se como “uma base sólida de apoio à tomada de decisões” (Brandão, 2002:12), é elaborado um quadro-referência para avaliações de espaços públicos com vista à sua concretização ou a uma intervenção, sendo dedicado um capítulo ao projecto de espaço público, um capítulo aos critérios de avaliação de projectos, outro capítulo a estudos de casos e, para finalizar, resume-se o último capítulo a uma checklist para os projectos. Vários autores têm vindo a dedicar-se ao estudo e desenho para a regeneração de espaços públicos, tendo como principal preocupação as pessoas, de que é exemplo *Life Between Buildings: Using Public Space (Gehl, 1996)* que as pessoas têm importância fundamental na análise e desenvolvimento do espaço público, estabelecendo uma relação entre espaço público e a vida social nas cidades. Em *Public Spaces-Public Life (1996)*, Gehl revê décadas de desenvolvimento dos espaços públicos em Copenhaga e o consequente crescimento da “vida pública”, em *New City Spaces (2001)* apresenta uma visão do crescente interesse que se tem verificado nos últimos anos nos espaços públicos, e das suas consequências, apresentando estratégias e projectos de espaços públicos de todo o mundo, e mais recentemente em *Cities for People (2010)*, Gehl brinda o leitor com uma apresentação do seu mais recente trabalho, explicando métodos e ferramentas utilizadas na reconversão de determinados espaços urbanos.

2.1.1 ORIGEM, TIPOLOGIAS E CONSTITUIÇÃO

A origem dos espaços públicos pode ser variada, Carr (*in Li, 2003:9-10*) considera dois possíveis processos: o surgimento natural, através da apropriação do espaço, e o surgimento planeado. A primeira forma de surgimento de um espaço público decorre de um uso repetido para determinado fim ou por uma característica que o torna atractivo, gerando concentração de pessoas. Por sua vez, a segunda forma de criação, menos natural visto ser planeada, pode possuir diferentes origens, como no enquadramento à construção de um edifício ou condomínio ou para ocupar um espaço devoluto, ainda que o seu propósito possa até ser semelhante.

No *Caderno Uma Praça em cada Bairro – Intervenções em Espaço Público* (CML, 2014) é apresentada uma tentativa de tipificação dos elementos do espaço público sendo apurados três tipos: as ruas, as praças, e os grandes espaços abertos e parques. As ruas são definidas como “canal contínuo mais ou menos longo, (...) que permite integrar toda a malha urbana da cidade”, as praças como espaços resultantes dos “nós da rede de ruas”, os espaços abertos como espaços anteriormente correspondentes a terreiros e comumente transformados em jardins, e, por fim, os parques como “antigas unidades agrícolas ou espaços convertidos na frente de rio” (CML, 2014:4).

Numa abordagem mais extensiva, os espaços urbanos são classificados por Brandão (2002:25-27) em seis grupos: 1) parques urbanos, jardins públicos, e áreas ajardinadas de enquadramento; 2) avenidas e ruas; 3) praças, largos, pracetas, terreiros e recintos multifuncionais; 4) espaços canais – vias férreas, auto-estradas e vias rápidas; 5) parques de estacionamento; e 6) margens fluviais e marítimas.

O espaço público é constituído não só pelo espaço físico que representa, e pelo qual é delimitado, mas também pelos objectos que o preenchem. O equipamento/mobiliário urbano é parte essencial da constituição dos espaços públicos. Neste âmbito salienta-se a regulamentação dos espaços públicos:

Considera-se mobiliário urbano as esplanadas, quiosques, bancas, pavilhões, cabines, vidrões, palas, toldos, sanefas, estrados, vitrinas, expositores, guarda-ventos, bancos, papeleiras, sanitários amovíveis, coberturas de terminais, pilaretes, balões, relógios, focos de luz, suportes informativos, abrigos, corrimões, gradeamentos de protecção e equipamentos diversos utilizados pelos concessionários de serviço público e outros elementos congéneres.

(CML - Regulamento Geral de Mobiliário Urbano e Ocupação da Via Pública, 1991:Cap.I Art. 3º - 3)

Ainda segundo o mesmo Regulamento, prevê-se a possibilidade de serem elaborados “projectos de modelos de mobiliário urbano” assim como a eventual obrigatoriedade da sua adopção, no entanto não fica excluída a hipótese de se proporem a aprovação elementos de mobiliário que não correspondam a esses modelos, ficando a sua aprovação dependente essencialmente de “critérios estéticos, de funcionalidade e polivalência” *(CML, 1991:Cap. II Secção II Art.s 9º e 10º)*.

Neste regulamento, apesar de ficar definido o processo para a colocação de mobiliário urbano e as eventuais restrições, não são apresentadas quaisquer tipos de características gerais do mesmo. É apenas explícito que através do licenciamento se procura realizar o interesse público e compatibilizar a ocupação da via pública com as suas necessidades e características, regendo-se o mesmo por “critérios de índole social, por exigências de salvaguarda dos equilíbrios ambiental e estético, da segurança e fluidez do trânsito de viaturas e peões e dos legítimos interesses de terceiros” *(CML, 1991: Cap. II Secção III Subsecção I Art. 12º)*.

2.1.2 O DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO

O bom desenho do Espaço Público, além de assegurar em muitos casos um adequado contributo para a valorização do património arquitectónico e urbanístico, para a reconversão das zonas ribeirinhas, para a recuperação do comércio tradicional, ou para a recuperação de áreas urbanas degradadas, torna-se cada vez mais uma parte própria da cultura urbana, da cidadania.

(Brandão, 2002:16)

O bom desenho de espaço público, sendo definido por Brandão (2002:18) como actividade criativa cujos resultados não estão assegurados por normas imperativas ou uniformes, está assim dependente de um conjunto de factores relacionados com o entendimento e percepção “ambiental, cultural, social, económico e político” do lugar. Assim, a classificação do desenho de um espaço público como “bom” ou “mau” fica dependente de servir o seu objectivo e corresponder “às expectativas e necessidades dos utilizadores” possibilitando a sua apropriação, estima e usufruto pelos mesmos (Brandão, 2002:18).

Na prática, o desenho de espaço público é um processo multidisciplinar que deve ser assente em objectivos e estratégias bem delineadas, estando segundo Brandão o seu êxito dependente da consistência do programa, do grau de conhecimento do lugar, da metodologia utilizada, da capacidade de análise do mercado, assim como do grau de envolvimento e mobilização da comunidade.

Cowan defende que as intervenções de desenho urbano devem ser estruturadas em função de seis pontos (in Brandão, 2002:23), sendo eles: a avaliação do contexto, o enquadramento político/normativo, a declaração de intenções, a avaliação de exequibilidade, os princípios de planeamento e de desenho, e a metodologia de desenvolvimento.

Álvaro Manso (2001:44) esclarece as características que definem vários espaços urbanos de convívio e encontro, sendo que na sua totalidade estes são espaços de

pequena dimensão e apoio à população residente que se integram na estrutura verde secundária funcionando como complementares dos grandes espaços da cidade, tendo um raio de influência de cerca de 300m.

2.1.3 O ESPAÇO PÚBLICO NO PDM DE LISBOA de 2012

O Plano Director Municipal de Lisboa (doravante PDM) actualmente em vigor, na sua qualidade de “instrumento para concretizar uma nova visão estratégica de Lisboa” (*PDM, 2012:21*), traduz-se claramente em sete objectivos principais dos quais um é a Qualificação do Espaço Público. Este objectivo, como referido no Regulamento do PDM, orienta-se no sentido de criar uma articulação com a mobilidade e a regeneração urbana, e pretende alcançar-se através de medidas como o reordenamento de trânsito, a redução de áreas reservadas à circulação automóvel e a plantação de mais árvores de alinhamento, entre outras. O espaço público é agora encarado, segundo o PDM, como “eixo fundamental da política de regeneração urbana” e entendido como “alavanca para o investimento na reabilitação urbana” (*PDM, 2012:29*) tornando-se a sua qualificação imprescindível na persecução da captação de mais habitantes, empresas e empregos e para a valorização e aumento da mobilidade sustentável.

A necessidade que actualmente se verifica em requalificar o espaço público da cidade resulta essencialmente das medidas que foram implementadas perante o rápido crescimento da cidade durante a segunda metade do Século XX. Numa altura em que se valorizava a mobilidade essencialmente em transporte privado, o automóvel, a estrutura da cidade foi desenvolvida no sentido de dar resposta às exigências do que se pensava ser o novo modelo de mobilidade. Muitos espaços públicos pedonais foram sacrificados em detrimento das necessidades do carro (Ilustração 1), tornando-se por exemplo praças em parques de estacionamento, como aconteceu já na Praça do Comércio.



Ilustração 1 | Praça do Comércio em 1959.

Fonte: disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=282616&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>, código de referência: PT/AMLSB/SER/I00735, Autor: Serôdio, Armando, consultado em Julho de 2014.

Nos anos 90 do mesmo século verifica-se uma mudança de pensamento quanto às áreas históricas tendo-se iniciado muitos projectos de reabilitação das mesmas, sendo que no entanto, inicialmente se dava primazia às intervenções no edificado e não ao espaço público. Só mais tarde, no final da mesma década, espaços emblemáticos como a Praça do Comércio (Ilustração 2) e o Rossio começam a poder ser disfrutados pelas pessoas sem a descaracterizadora presença de veículos, e já no início deste século foram tomadas medidas mais “severas” de protecção aos bairros históricos com a implementação de zonas não acessíveis de carro aos não-residentes (CML – PDM, 2012:29).



Ilustração 2 | Praça do Comércio em 2014.
Fonte: fotografia da autora.

Actualmente é possível verificar uma crescente revitalização de espaços públicos outrora esquecidos ou maioritariamente frequentados apenas por moradores (Ilustração 3). Após serem submetidos a intervenções de cariz ocupacional, funcional e estético, dão agora lugar a espaços que atraem e são frequentados tanto por residentes locais como de toda a cidade e áreas vizinhas, assim como muitos turistas (Ilustração 4). Estes espaços, a par do imenso património edificado presente em Lisboa, assim como em tantas outras cidades, vilas e aldeias do país, projectam a cidade e o país no plano internacional, no que ao turismo e às dinâmicas urbanas diz respeito, como afirmou Fernando Medina “Na lógica das microcentralidades, tem havido um investimento grande no espaço público (...) muito importante do ponto de vista turístico, (...) O turismo tem um impacto decisivo na vida da cidade.” (*in MANSO, 2014*).



Ilustração 3 | Largo do Intendente.

Fonte: <http://www.aimouraria.cm-lisboa.pt/>, Autor: Desconhecido, consultado em Janeiro de 2015.



Ilustração 4 | Ribeira das Naus após intervenção no espaço público.

Fonte: disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/requalificacao-da-ribeira-das-naus>, Autor: Desconhecido.

2.2 REGENERAÇÃO URBANA E O ESPAÇO PÚBLICO

O conceito de **regeneração urbana** designa “todo o processo de transformação do espaço urbano, compreendendo a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos” (*Moreira, 2007:118*). Muitos são os conceitos que andam a par deste, e com o qual muitas vezes são confundidos, como são exemplo os conceitos de “reanimação ou revitalização urbana”, “recuperação urbana” ou ainda “renovação urbana”, que, embora possam ser semelhantes, apresentam no entanto as suas particularidades. Salientam-se ainda as definições de reestruturação urbana, reabilitação urbana e renovação urbana.

Definida pela Direcção Geral do Território (*2013*) como uma intervenção através da qual se faz introdução de elementos urbanos estruturantes no tecido existente, a **reestruturação urbana** comporta por norma acções de demolição seguidas de novas construções essencialmente com vista à mudança de usos.

Segundo Andreia Magalhães (*2008:36*) **reabilitação urbana** corresponde a uma operação de modernização do património urbanístico e imobiliário com vista à sua modernização, procurando preservar ou mesmo recuperar a memória dos locais. Procura-se através desta operação a beneficiação de infra-estruturas, espaços de utilização colectiva e equipamentos ou a “construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios” (*DGT, 2013*).

Com a operação de **renovação urbana** prevê-se a substituição substancial ou total do património urbanístico ou imobiliário, podendo ou não existir alteração de usos (*DGT, 2013*). Esta acção pode ter como base de intervenção um conjunto edificado, por exemplo um bairro, ou apenas um edifício (*Magalhães, 2008:37*), sendo que de um conjunto de intervenções pontuais pode vir a ter um resultado semelhante ao de uma operação de conjunto.

Actualmente esta é uma temática que tem vindo a ganhar relevo nas políticas e práticas urbanísticas, daí resultando a existência de vários apoios e incentivos fiscais à reabilitação urbana.

2.2.1 O ESPAÇO PÚBLICO COMO IMPULSIONADOR

Como transformação que representa, a reabilitação, existência e/ou criação de espaços públicos de qualidade é cada vez mais um factor que leva a maiores modificações urbanas mas também de ordem social e económica. Este facto é reforçado pela existência do já mencionado prémio *European Prize for Urban Public Space* pelo Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona (cf. capítulo 2.1), que pretende reconhecer e incentivar o carácter público dos projectos que premeia, tal como a sua capacidade para promover a coesão social. Neste sentido, distingue os aspectos cívicos e relacionais do espaço em questão, destacando-se assim dos demais prémios de espaços públicos (*Public Space*). A razão de atribuição deste prémio enfatiza as dimensões sociais e económicas tão inerentes à reabilitação do espaço público, tornando claro que os objectivos e resultados de uma intervenção no mesmo não se cingem apenas à sua dimensão física.



Ilustração 5 | Quatro dimensões do desenvolvimento sustentável.

Dimensões a integrar pela Regeneração Urbana.

Fonte: <http://www.regeneracaourbana.cip.org.pt/?lang=pt&page=projecto/abordagem.jsp>, consultado em Setembro de 2014.

Actualmente a reabilitação de espaços públicos urbanos encontra-se intrinsecamente associada à regeneração das cidades uma vez que, no caso de Lisboa,

A requalificação da cidade teve um grande impulso com a renovação do espaço público. Ela constitui um grande impulso para a consequente reabilitação do edificado, para a regeneração do tecido social, para o rejuvenescimento demográfico e para a revitalização económica.

(CML - LISBOA Revista Municipal nº10, 2014:1)

No entanto, e ainda segundo a mesma publicação, apesar de ser essencial a aposta na renovação do espaço público para a atracção de investimentos na área da reabilitação, esta não é condição suficiente. A renovação de espaços públicos funciona como motor para a reabilitação urbana, mas, muitas vezes, a essa renovação devem estar associadas outros tipos de intervenções, como por exemplo a conversão de edifícios municipais desaproveitados que possam dar lugar a equipamentos sociais. Desta forma é possível atrair novas dinâmicas sociais e económicas que contribuem largamente para o sucesso da regeneração de um lugar.

No PDM de Lisboa actualmente em vigor, é possível observar esse andar a par e passo da reabilitação urbana com a qualificação do espaço público: tanto a reabilitação urbana como a qualificação do espaço público fazem parte dos sete objectivos estratégicos do plano.

2.3 O PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO DAS FRENTES RIBEIRINHAS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

A desindustrialização na Europa evidenciou-se a partir do início da década de setenta do século XX, tendo coincidido com o choque petrolífero em 1973. Este processo teve repercussões gravíssimas no que respeita à população, uma vez que muitos perderam os seus empregos, mas também à vitalidade e organização do espaço urbano, isto porque muitas fábricas que se localizavam no centro ou periferia das cidades foram desactivadas ou deslocalizadas. Verificaram-se como consequências o crescente aumento do abandono de edifícios fabris, fazendo com que enormes áreas ficassem votadas à própria sorte, degradando a imagem da cidade, provocando um grande aumento do desemprego e, assim, originando graves problemas sociais.

Ao longo das últimas três décadas, a realidade fabril urbana tem sofrido muitas transformações. As cidades deixaram de privilegiar a função industrial passando a concentrar maioritariamente actividades do sector terciário (*Ochoa, 2012:177*) verificando-se os já referidos processos de desindustrialização ou descentralização e suburbanização, sendo a actividade industrial extinta, no primeiro caso, ou no segundo caso deslocada para zonas periféricas por possuírem melhores acessos e menores rendas, ou ainda para diferentes países, possuidores de mão-de-obra mais barata.

No que às consequências urbanas diz respeito, este fenómeno deu origem à emergência da procura de uma nova forma de intervir nestes espaços, dando-lhes novos usos e utilidade, transformando-os e dessa forma alterando também a realidade social que lhes está associada. De facto, tratava-se de áreas bastante vocacionadas, com edificado muito específico para os quais na altura não se previam utilizações alternativas. No entanto, nos últimos anos muitas foram as cidades que adoptaram projectos de regeneração para os edifícios fabris e espaço público (*Lecardane, 2009:68*). Uma vez que estas áreas são na sua maioria muito vastas, verifica-se normalmente uma reconversão urbana de larga escala, às quais muitas vezes se pode aplicar o conceito de “cidade evento”, sendo um exemplo desse tipo de reconversão o projecto Bilbao Ria 2000.

Antes do processo de desindustrialização, ou de realocação das indústrias, a maior parte do sector primário sediava as suas infra-estruturas junto à margem ribeirinha ou marítima. Esta escolha de localização tinha como razões óbvias a facilidade de obtenção de matérias-primas por via aquática assim como a posterior exportação do produto produzido. Não sendo esse meio de transporte adequado para aceder a todo o território, foram-se desenvolvendo junto às mesmas as conexões férreas, confinando muitas vezes estas áreas entre barreiras - a margem e a linha férrea - e tornando o acesso público à frente de água muito complicado.

Em Lisboa, antes da Exposição do Mundo Português em 1940, a produção industrial encontrava-se distribuída ao longo de todo o eixo ribeirinho (tanto oriental como ocidental), tendo sido no entanto na zona de Belém que se instalaram as primeiras unidades fabris. Com os preparativos para o grande acontecimento, muitas das indústrias do arco ribeirinho ocidental foram extintas (CML – Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, 2008:16-17) ou deslocadas para o arco ribeirinho oriental, desde Xabregas ao Braço de Prata. Esta zona, primordialmente ocupada por palacetes nobres e quintas de veraneio, viu a sua ocupação funcional alterar-se especialmente após a Revolução Liberal, visto que muitas ordens religiosas foram extintas e os seus edifícios ocupados por indústrias (*Junta de Freguesia do Beato*). Não menos importante neste contexto de ocupação e reforço da localização industrial na zona oriental, foi a localização da linha férrea Leste/Norte.

Mais recentemente, desde o final do século XX até hoje, verificou-se uma mudança de pensamento no que à utilização dos espaços públicos diz respeito. As zonas ribeirinhas deviam ser devolvidas à população, e nesse sentido muitos foram os projectos e planos que foram surgindo, dos quais é exemplo a transformação urbana de grande escala que se verificou na zona ribeirinha oriental de Lisboa, a EXPO'98, actual Parque das Nações. São ainda exemplos dessas novas intenções a realização do Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, resultante “Da necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa” (CML – Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, 2008:2), e do Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental.

2.4 BOAS PRÁTICAS E CASOS DE ESTUDO

Actualmente, em Lisboa, assiste-se a uma revolução naquelas que eram as práticas habitacionais correntes. A dificuldade de acesso ao crédito para aquisição de habitação própria, como aliás acontece em todo o país dada a crise financeira em que se encontra, potenciou enormemente o crescimento do mercado de arrendamento (*CML - LISBOA Revista Municipal nº10, 2014:2*). Para fazer frente a esta situação, e aproveitando o investimento imobiliário agora mais centrado em imóveis existentes do que em nova construção, encontram-se actualmente em vigor inúmeros programas e iniciativas ligadas à regeneração urbana, essencialmente no âmbito da escala do edifício, assim como incentivos e apoios fiscais.

O Programa de Investimento Prioritário em Acções de Reabilitação Urbana (PIPARU), por exemplo, é um programa que não dispende de meios financeiros para cobrir a totalidade do valor monetário das operações que apoia, serve no entanto como alavanca para o mesmo (*CML – PIPARU, 2009*). Com aplicação dirigida ao edificado municipal existe o Programa Reabilita Primeiro Paga Depois, através do qual é feita a venda de edifícios municipais devolutos ficando ao comprador imputado o dever de realizar obras de reabilitação do mesmo. Este programa possibilita a realização das obras de reabilitação e a obtenção de rendimentos com a venda ou aluguer dos imóveis mesmo antes da realização do pagamento do imóvel, promovendo a reabilitação urbana e evitando o aumento do endividamento (*CML – Programa Reabilita Primeiro Paga Depois, 2012*). Ainda no incentivo aos privados, existe o programa RE9 – 9 Vantagens para reabilitar em Lisboa. Este é um programa recentemente lançado pela autarquia que tem como intuito dinamizar a reabilitação do edificado mobilizando os agentes do sector. Trata-se, mais concretamente, de um programa que apresenta nove vantagens para quem pensa fazer obras de reabilitação (*CML – RE9, 2012*).

A par de todos estes programas e incentivos, encontra-se bastante alargada a Área de Reabilitação Urbana (Ilustração 6). Com esta resolução, permite-se a mais proprietários o acesso a muitos benefícios fiscais nas obras de reabilitação assim como aos referidos programas.



Ilustração 6 | Planta da Área de Reabilitação Urbana.

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/pt/viver/urbanismo/reabilitacao-urbana/planta-area-de-reabilitacao-urbana>

Outros programas importam referir como é o caso do programa “Uma Praça em Cada Bairro” ou o “BIPZIP”. O primeiro apresenta-se como um programa que, integrado no conceito “Lisboa Cidade de Bairros”, possui uma vertente bastante social nos projectos que apresenta. Propõe a criação de pequenas centralidades em cada bairro, através da reabilitação de espaços públicos existentes ou espaços públicos a criar, privilegiando modos de locomoção suaves e os transportes públicos em detrimento do transporte privado. Tem como mote a intervenção realizada na Av. Duque d’Ávila (CML - *Caderno Uma Praça em cada Bairro*, 2014). O segundo, o programa BIPZIP, foi criado no quadro do Programa Local de Habitação com o intuito de promover parcerias e intervenções em bairros ou zonas de intervenção prioritária e apresentou durante o ano de 2014 a sua 4ª edição. Trata-se de um programa com um

forte carácter participativo uma vez que tanto Juntas de Freguesia como associações locais ou colectividades (entre outros) podem fazer propostas, desde que cumpram o objectivo fundamental do mesmo: contribuir “para o reforço da coesão socio-territorial no município” (CML - BIPZIP).

Casos de Estudo

A **EXPO’98** foi uma exposição internacional organizada no âmbito das comemorações do “quinto centenário da viagem marítima de Vasco da Gama à Índia” (*Parque Expo*) que se esperava realizar num recinto de aproximadamente 50ha em Lisboa. Com o intuito de evitar o desperdício que se verificava em tantas outras exposições internacionais do século XX, foi então escolhida a zona oriental da cidade para a sua realização, uma vez que se tratava de uma zona degradada e poluída que ficaria, com esta intervenção, transformada e melhorada. Como exposição, a EXPO’98 conquistou, em quatro meses e meio, mais de 12 milhões de visitantes.

Actualmente esta zona, agora denominada Parque das Nações (Ilustração 7 e Ilustração 8), apresenta-se como uma nova centralidade na cidade de Lisboa, disponibilizando aos seus residentes e visitantes os mais variados usos e serviços, tendo-se tornado num zona de grande atractividade residencial, de negócios, e lazer.



Ilustração 7 | Parque das Nações, Alameda dos Oceanos.
Fonte: fotografia da autora.



Ilustração 8 | Parque das Nações, Passeio das Tágides e teleférico.
Fonte: fotografia da autora.

Também o projecto de requalificação do Espaço Público da **Ribeira das Naus** (Ilustração 9), em Lisboa, se destaca como projecto de retomada da frente ribeirinha. Com este projecto possibilitou-se o acesso público à frente de rio numa das zonas mais privilegiadas e visitadas quer por turistas quer por habitantes da cidade. Este projecto previa a valorização do património histórico e arquitectónico do lugar, a criação de um novo espaço verde de permanência, assim como melhorias na circulação viária e pedonal entre o cais do Sodré e o Largo do Corpo Santo e a fruição do contacto com o rio pela população (CML – *Folheto Ribeira das Naus, Avanço de Margem*, 2013).



Ilustração 9 | Resultado da Intervenção no espaço público, Ribeira das Naus.

Fonte: http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=4024761&seccao=Sul. Autor: desconhecido.

Bilbao teve no final do século XX de proceder a uma mudança radical da sua economia graças à reestruturação industrial. Deixando para trás o seu forte passado industrial, associado ao porto, recuperou a sua natureza dinâmica através da aplicação do projecto Bilbao Ria 2000 (Ilustração 10 e Ilustração 11), onde terrenos industriais deram lugar a internacionalmente reconhecidas e premiadas transformações espaciais (*Bilbao Ria 2000*). A transformação verificada alterou a vocação económica da cidade, centrando agora a sua oferta em serviços, cultura e novas indústrias.

“The spaces once used by the shipyards, the container areas and blast furnaces are now riverside promenades, open-air art galleries, new districts and business zones (...)” (*Bilbao Ria 2000*).



Ilustração 10 | Fotografia aérea de Bilbao em 1992, pré-projecto.
Fonte:
<http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/ing/galeria/galeria.aspx?primeraVez=0>, Autor: Desconhecido, consultado em Setembro de 2014.



Ilustração 11 | Fotografia aérea de Bilbao em 2011, pós-projecto.
Fonte:
<http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/ing/galeria/galeria.aspx?primeraVez=0>, Autor: Desconhecido, consultado em Setembro de 2014.

3. EIXO HISTÓRICO XABREGAS – BRAÇO DE PRATA, UMA OPORTUNIDADE DE REGENERAÇÃO URBANA

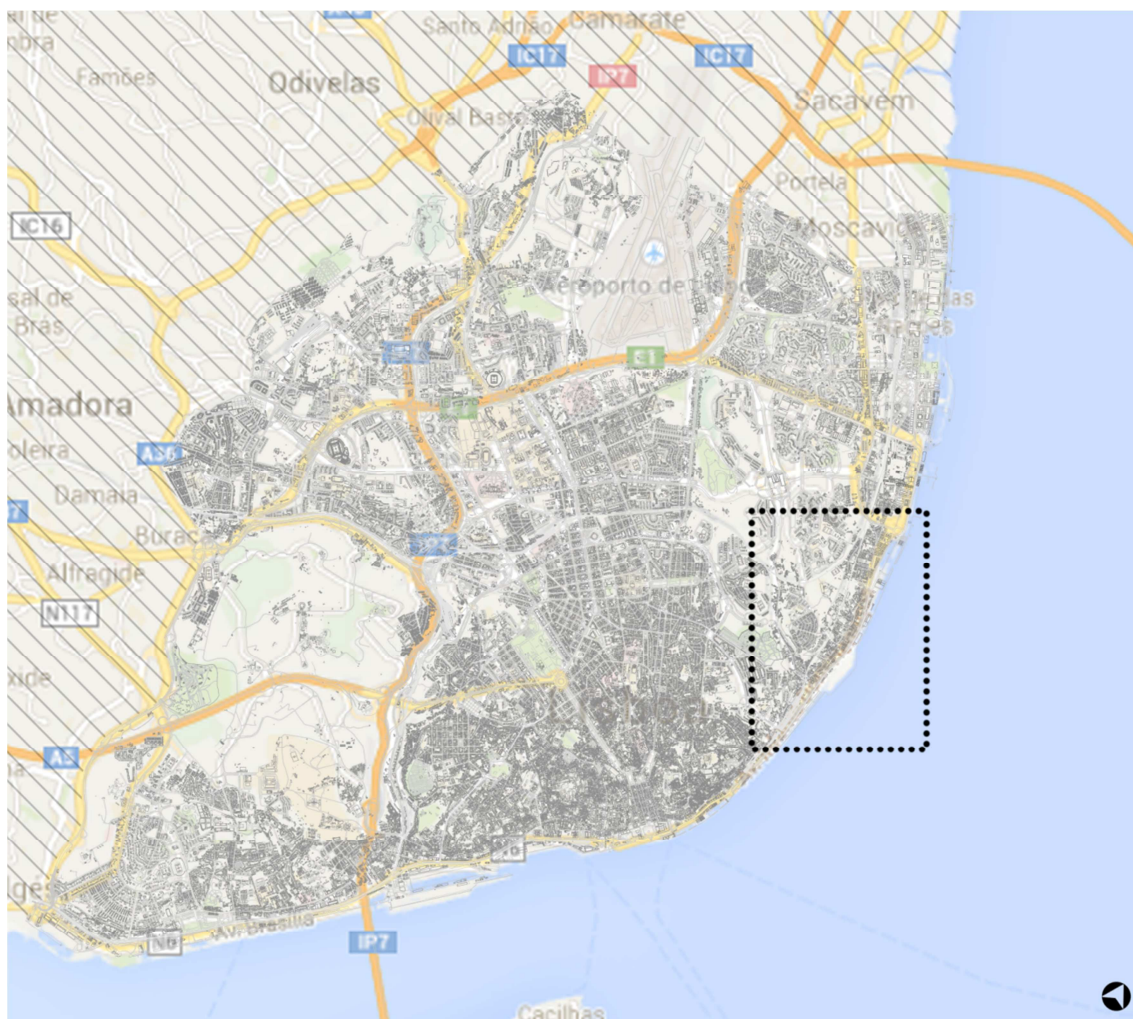


Ilustração 12 | Localização da área em estudo, em Lisboa.

Escala 1/100 000. Fonte: ilustração produzida pela autora, imagem base – Google Maps.

Lisboa desempenha um papel central no contexto da AML sendo o ponto-chave de todas as dinâmicas que lhe são intrínsecas. Por isso, falando de uma área que dela faz parte, fala-se também de uma área de grande importância e potencial. A zona oriental desempenhou um papel muito relevante para o desenvolvimento da cidade, especialmente em meados do século XX quando se assiste a um forte aumento da indústria nesta zona (CML – DEMZRO, 2008:6), e Xabregas foi um ponto-chave. No sítio de Xabregas desembocava o primeiro troço de caminho-de-ferro implementado em Portugal, que ligava este local ao Cartaxo, e só mais tarde, em 1865 (França, 1980:127) este teve como estação terminal Santa Apolónia.

3.1 LOCALIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área sobre a qual se desenvolveu este Projecto Final de Mestrado situa-se na Zona Oriental de Lisboa, no denominado Arco Ribeirinho Oriental (Ilustração 12). O estudo e projecto foram elaborados no enquadramento à área deste arco situada entre o nó Avenida Infante D. Henrique/Avenida Mouzinho de Albuquerque e a Praça 25 de Abril, considerando como enfoque principal o sítio de Xabregas.

A zona em estudo é delimitada a Norte pela Avenida Infante Dom Henrique e pela Praça 25 de Abril; a Este pelas instalações do Porto de Lisboa; a Sul pela Avenida Mouzinho de Albuquerque e pelo Convento de Santos-o-Novo; e a Oeste pelo Alto Varejão, Calçada das Lajes, Avenida Afonso III, Estrada de Chelas, Balneário/Lavadouro da Junta de Freguesia do Beato, Vila Dias, Bairro Novo do Grilo, Estrada de Marvila e pelo conjunto edificado entre a Rua Direita de Marvila e a linha do caminho-de-ferro.

A Calçada da Cruz de Pedra, a Rua da Madre de Deus, a Rua de Xabregas, a Calçada Dom Gastão, a Rua do Grilo, a Rua do Beato e, por fim, a Rua do Açúcar constituem o eixo a estudar. Para uma melhor compreensão deste eixo, delimitou-se uma área de estudo do mesmo, podendo os seus limites ser mais facilmente compreendidos através da imagem a baixo (Ilustração 13). Trata-se de uma área com aproximadamente 201ha, dos quais cerca de 49ha pertencem à Administração do Porto de Lisboa, abrangida pelas divisões administrativas da Penha de França, do Beato e de Marvila.



Ilustração 13 | Delimitação da área a considerar para a análise e intervenção.
Escala 1/20 000. Fonte: ilustração produzida pela autora sobre base cartográfica da CML 2007.

3.2 BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA ÁREA DE ESTUDO

Até ao século XIX, a zona oriental da cidade caracterizava-se por uma ocupação dispersa dominada por conventos, palácios e quintas de veraneio, tendo sido uma zona bastante apreciada pela burguesia da época na qual existia inclusive uma praia (*JF Beato*) de extenso areal, a praia da “Marabana” (Ilustração 14), que terá subsistido até 1939 (*Furtado, 1997:145*). Ainda assim, já nesta época eram perceptíveis os caminhos que facilitavam a entrada de matérias-primas e produtos na cidade. Graças a estes, à proximidade do rio e à existência de amplos espaços desocupados (*Furtado, 1997:99*), e também à Revolução Liberal em 1832, verificou-se uma grande mudança ocupacional da zona de Xabregas (*Consiglieri, 1995:129*). Muitas companhias industriais reocuparam os edifícios religiosos então desactivados e outras instalaram-se em edifícios construídos de raiz para o propósito, sem que tivesse existido um planeamento para essa ocupação (*JF Beato*).



Ilustração 14 | “Areal em frente a Xabregas”.

Fonte: disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=258020&AplicacaoID=1&Pagina=1&expand=1&Linha=1&Coluna=1>, código de referência: PT/AMLSB/EDP/001537, Autor: Portugal, Eduardo, consultado em Janeiro 2015

De facto, a instalação de unidades fabris nesta zona foi muito acentuada especialmente a partir de meados do século XX, tendo-se mantido assim até sensivelmente 1970 (*Folgado & Custódio, 1999*). Este crescimento foi impulsionado por vários factos, de entre os quais se devem destacar em 1856 a instalação da linha férrea do Leste/Norte e as obras realizadas pelo Porto de Lisboa, no âmbito da uniformização da linha de costa (*Folgado & Custódio, 1999*). A par da crescente ocupação fabril, verifica-se inevitavelmente o conseqüente crescimento demográfico na zona (*Furtado, 1997:119*), gerando com ele uma nova tipologia de edificado, as Vilas Operárias, que surgem da necessidade de abrigar a população que se mudava do campo para a cidade e se instalava para trabalhar nas fábricas (*Magalhães, 2008:84*). Erguem-se então nesta zona as Vilas Flamiano (Ilustração 15), Dias, Maria Luísa, Lopes, Emília, entre outras, mas a oferta não foi suficiente para satisfazer a procura e rapidamente as construções deixam de possuir os requisitos mínimos de salubridade e habitabilidade (*Furtado, 1997:120*).



Ilustração 15 | Vila Flamiano, na Rua Gualdim Pais.
Fonte: fotografia da autora, 2013.

Enquanto a restante área urbana de Lisboa, foi alvo de alguns projectos de urbanização e expansão, a zona oriental, até ao início do século XX, manteve os traços característicos da desordeira ocupação fabril e, consequentemente, habitacional. Foi já no século XX que esta zona viu o seu território ser alvo de alguns projectos e planos urbanos, nomeadamente o Bairro da Madre de Deus, a Avenida Infante Dom Henrique (1950), o início das obras do Porto de Lisboa (1925) e tantos outros planos nunca postos em prática. A 3ª fase das obras do Porto de Lisboa, impulsionadas pelo aumento do comércio com as ex-colónias Portuguesas, traduziu-se na ligação de Santa Apolónia a Cabo Ruivo com a tomada ao mar de uma faixa de 200m de largura (*Furtado, 1997:144-145*).

Em 1948, pela autoria de E. de Groer, surge o primeiro plano para a cidade de Lisboa que logo provoca alterações nesta zona da cidade. Muitas das fábricas que se situavam no Arco Ribeirinho Ocidental são também por consequência deste plano desactivadas ou trespassadas para esta zona. Se até então se verificava um crescendo da implantação de fábricas em toda esta zona (Ilustração 16), na segunda metade do século XX assiste-se a uma enorme descaracterização e abandono da mesma.

Por esta altura, mais concretamente desde 1953, já se falava na construção de uma ponte sobre o Tejo (que faria a ligação entre Lisboa e Almada) mas só mais tarde, no final de 1962, as obras avançaram (*Lusoponte*). Uma vez mais, tratava-se de um plano e de um projecto que favoreceria o desenvolvimento das áreas central e ocidental da cidade mas que de certa forma contribuiria para que a zona oriental ficasse cada vez mais esquecida.

Regista-se em 1970 uma grande diferença entre as indústrias localizadas entre o Braço de Prata e Sacavém e aquelas que se localizavam entre Santa Apolónia e o Braço de Prata. Esta disparidade, resultante do impacto económico do 25 de Abril, levou a um contínuo processo de desindustrialização que se iniciou mais marcadamente nos anos 80/90. Sem que fossem tomadas quaisquer tipo de medidas de conservação e salvaguarda dos edifícios (*Folgado & Custódio, 1999:10*), as consequências deste processo não se ficaram apenas pelo edificado e o seu aspecto degradado, também a população sofreu um grande impacto uma vez que tal como referido esta se tinha estabelecido em Xabregas por forma a poderem exercer nas fábricas.



Ilustração 16 | Fotografia aérea da zona do Poço do Bispo.

Fonte:

<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=275303&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>, código de referência: PT/AMLSB/PEL/005/S00572, Autor: desconhecido.

No final do século XX, nomeadamente entre os anos de 1997 e 1999, inicia-se o processo de transformação do território da zona oriental da cidade. No entanto, e apesar de este ter posto fim à “vivência industrial dos últimos séculos” (*Folgado & Custódio, 1999*), foi um processo descontínuo. Com a construção do recinto da EXPO’98, e sem que os planos deste abrangessem ou conectassem as áreas envolventes, Xabregas viu a sua transformação e revitalização ficar uma vez mais para trás.

Estagnado entre a “Cidade Monumental” e a “Cidade Evento” trata-se de um território que aguarda desde sempre uma intervenção que o integre nas vivências da cidade, aproveitando tanto o imenso património (não só industrial) como a privilegiada localização na cidade e no eixo ribeirinho.

3.3 INSTRUMENTOS DE ESTRATÉGIA, GESTÃO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA ÁREA DE INTERVENÇÃO



Ilustração 17 | Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL).
Fonte: CML

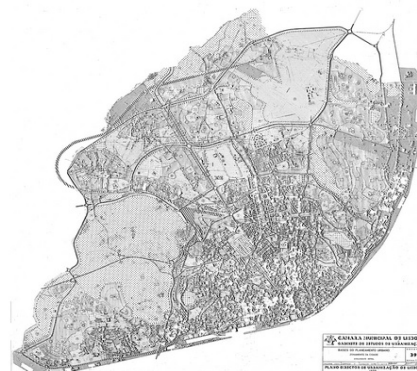


Ilustração 18 | Plano Director de Urbanização de Lisboa (PDUL).
Fonte: CML

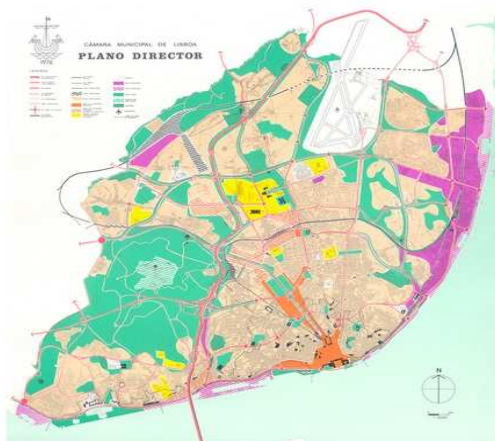


Ilustração 19 | Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL).
Fonte: CML



Ilustração 20 | Planta das unidades territoriais do PEL de 1992.
Fonte: CML

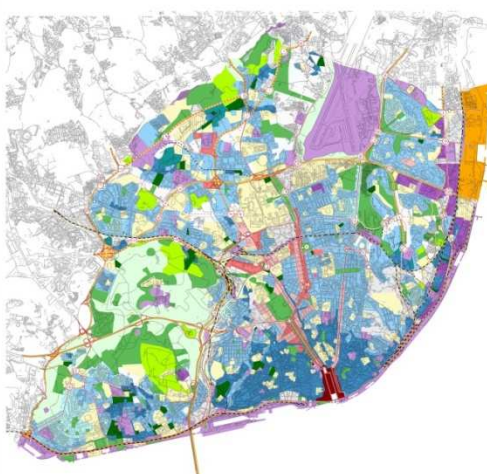


Ilustração 21 | Plano Director Municipal de 1994, Classificação de Espaço Urbano.
Fonte: CML

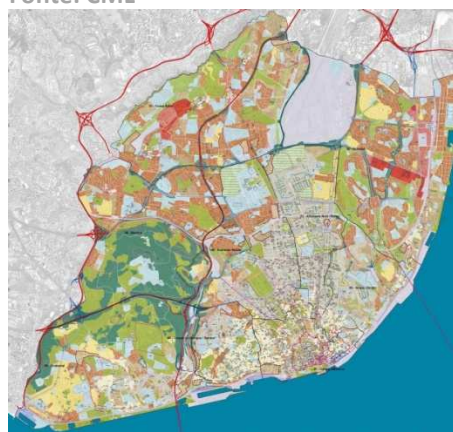


Ilustração 22 | Plano Director Municipal de 2012, Classificação de Espaço Urbano.
Fonte: CML

Em 1948, sob a presidência de Duarte Pacheco, surge o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL (Ilustração 17), da autoria de E. de Groer, o primeiro para a cidade, elaborado em conjunto com os serviços técnicos municipais, provocando mudanças que ainda hoje marcam a zona oriental. Este plano, o primeiro também a considerar a área em estudo, procurava combater a paisagem fortemente ruralizada, sintetizando assim a necessidade de reservar terrenos com vista à expansão da cidade para oriente, especialmente com o intuito de lá criar uma zona industrial relacionada com o porto (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, 2014*) e localizar uma ponte sobre o Tejo que faria a conexão Poço do Bispo-Montijo. Nesta altura e também como consequência deste plano, muitas das fábricas que se localizavam ainda no Arco Ribeirinho Ocidental foram desactivadas e muitas delas deslocadas para o Arco Ribeirinho Oriental, tornando esta zona ainda mais industrializada tal como se previa.

Já no final dos anos 50 assiste-se à elaboração do Plano Director de Urbanização de Lisboa – PDUL (Ilustração 18) por parte do Gabinete de Estudos Urbanos, que fora criado em 1954 pela CML. Tratando-se de uma revisão do plano anteriormente referido, introduz no entanto importantes alterações como a construção da ponte sobre o Tejo na ligação Alcântara-Almada (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, 2014*), e não no eixo Poço do Bispo-Montijo como projectado no plano anterior.

Em 1967 é publicado o Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL), da autoria de Meyer-Heine (Ilustração 19), resultante da necessidade que se sentia de um instrumento que fizesse jus à nova realidade urbana. Verificavam-se, entre outras questões, um aumento do tráfego automóvel, o início da construção da rede de metropolitano e o crescimento dos arredores da cidade, e estas eram situações e realidades não previstas nem equacionadas nos planos até então existentes. Uma vez mais, também este plano é uma revisão do plano que o antecedeu, o PDUL. No entanto, já não introduz tantas novidades metodológicas e de base como o anterior, mas sim adaptações à nova realidade e linhas orientadoras de expansão.

Mais tarde, só em 1992, surge um novo plano em resposta às crescentes transformações urbanas e sociais que então se verificavam, o Plano Estratégico de Lisboa – PEL (Ilustração 20). As bases de orientação para este plano, assim como para o PDM de 1994, foram, em 1990, aprovadas pela CML e definiam aqueles que seriam os princípios orientadores de planeamento assim como os principais objectivos para a cidade. Este plano tinha então como principais objectivos para a cidade: a) tornar lisboa uma cidade atractiva para viver e trabalhar; b) torná-la competitiva nos sistemas das cidades europeias; c) reafirmá-la como metrópole; e, por fim, d) criar uma administração moderna, mais eficiente e participada. Desta forma, pretendia-se permitir *“que a cidade fosse objecto de profundas transformações e se projectasse adequadamente no futuro”* (CML – *Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, 2014*), ultrapassando as graves carências que então se verificavam, e por isso tomando como objectivo central *“tornar Lisboa uma cidade do séc. XXI”* (CML, 2014).

Neste plano, grande parte da área em estudo estava englobada pela unidade territorial IV Arco Ribeirinho – Ligação da Cidade com o rio, enquanto a outra metade era classificada como Área de Usos Especiais. No que à Zona Oriental diz respeito, o PEL previa a extensão da rede de metro a Chelas e aos Olivais, a construção de novas ligações viárias, a execução do Parque Oriental assim como a criação de equipamentos desportivos, escolares e culturais, e promover oferta habitacional socialmente diversificada. No fundo, pretendia-se desenvolver esta área a nível da sua competitividade. Ficava no ar, com este plano, a intenção de transformar a zona ribeirinha oriental num pólo universitário e científico, assim como na plataforma logística de Lisboa e da AML, no entanto nenhum destes objectivos foi atingido.

O primeiro Plano Director Municipal foi aprovado em 1994, enquadrando o PEL. Neste plano verificam-se preocupações relativamente à requalificação da Zona Oriental prevendo-se a reconversão da Zona Industrial/Portuária Oriental numa zona de serviços de apoio à “Plataforma Logística” (Gachineiro, 2011:202-203). Segundo o PDM, na totalidade da Zona Oriental estipulavam-se as seguintes classificações de usos do solo: Área Canal Ferroviária Existente; Área Histórica Habitacional; Área Consolidada Industrial; Área Consolidada de Edifícios de Utilização Colectiva Habitacional; Área de Estruturação Urbanística Habitacional; Área Verde de Protecção; Área Verde de

Produção, Recreio, Lazer e Pedagogia; Quintas e Jardins Históricos; Quintas a Reconverter; e Área de Usos Especiais. No entanto, as classificações de uso de solo atribuídas a esta área, nomeadamente no que aos usos especiais diz respeito, logo se revelaram desajustadas, em resultado do processo de desindustrialização que se verificou assim como graças às alterações introduzidas no território pela Expo 98.

Os objectivos deste plano para a área oriental relacionam-se essencialmente com a atracção e fixação habitacional de estratos sociais mais diversificados e com a valorização das actividades portuárias. Contudo, por razões culturais e políticas, depois de concluída a elaboração do plano não foi possível prosseguir eficazmente com a concretização das acções previstas no mesmo.

Em 1995 é aprovado o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR). Este plano apresentava como propostas para a frente ribeirinha entre Algés e a Matinha uma tentativa de conciliação da actividade portuária com os usos das áreas urbanas que lhe eram adjacentes (*Porto de Lisboa – Memória Institucional, 2015*). Eram objectivos deste plano a modernização das instalações portuárias e a criação de espaços de lazer, tendo aplicação ao longo de seis unidades de intervenção.

Com a criação do Departamento de Planeamento Estratégico foi dado início à preparação da Visão Estratégica para a Cidade de Lisboa em 2002 (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, 2014*). Surgindo na sequência do PEL de 1992, a Visão Estratégica “pretendia constituir um referencial das políticas do executivo anterior” (*CML, 2014*), fugindo ao tradicional modelo de Plano Estratégico, definindo “objetivamente um conjunto reduzido de ideias-chave e eixos estruturantes” (*CML, 2014*). Não existia de facto a necessidade de que se tratasse de um novo PE, ainda que para tal fosse também necessário “o envolvimento dos principais agentes e sectores económicos e sociais, públicos e privados” (*CML, 2014*), porque de acordo com o enquadramento da LBOTU de 1998 os Planos Directores Municipais possuíam já um carácter estratégico. A Visão Estratégica – Lisboa 2012, pretende então qualificar a cidade, assim como modernizá-la, projectando-a no “*ranking das melhores cidades para viver, trabalhar e investir*” (*CML, 2014*).

Em 2006 surgem, pelo Governo, as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário (OESMP), documento que, como o próprio nome indica, fornece as direcções a seguir pelo sector marítimo portuário. A elaboração deste documento justifica-se pela forte relação que Portugal possui com o mar e por todas as vantagens que daí advêm, especialmente num contexto económico mundial de globalização e interactividade em crescimento (*MOPTC – Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo Portuário, 2006:10*). AS OESMP têm como objectivos estratégicos o aumento dos fluxos de mercadorias nos portos nacionais, constituí-los como “referência para as cadeias logísticas”, garantir parâmetros de nível europeu, promover a qualificação profissional e apoiar a frota nacional (*MOPTC, 2006:12*).

Em 2007 ficou terminado o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (PEDPL), assumindo-se como “instrumento fundamental para um planeamento adequado das actividades portuárias” (*Porto de Lisboa*). Este plano assume o Porto de Lisboa no futuro (2025) como “factor estruturante da Área Metropolitana de Lisboa, contribuindo para a construção de uma identidade ribeirinha nesta área”.

O Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO), aprovado em 2008, apresenta uma proposta de estratégia urbana assente em princípios como o reforço da estrutura ecológica em articulação com o Plano Verde, a criação de espaços públicos de qualidade em associação com a requalificação dos existentes, a valorização dos eixo histórico-cultural entre Santa Apolónia e o Braço de Prata e a promoção de modos de transporte mais eficientes (eléctrico moderno). Para a aplicação daqueles que são os seus princípios divide a Zona Ribeirinha Oriental em cinco unidades, sendo as zonas 4 e 5 as que abrangem a área em estudo (Ilustração 23).

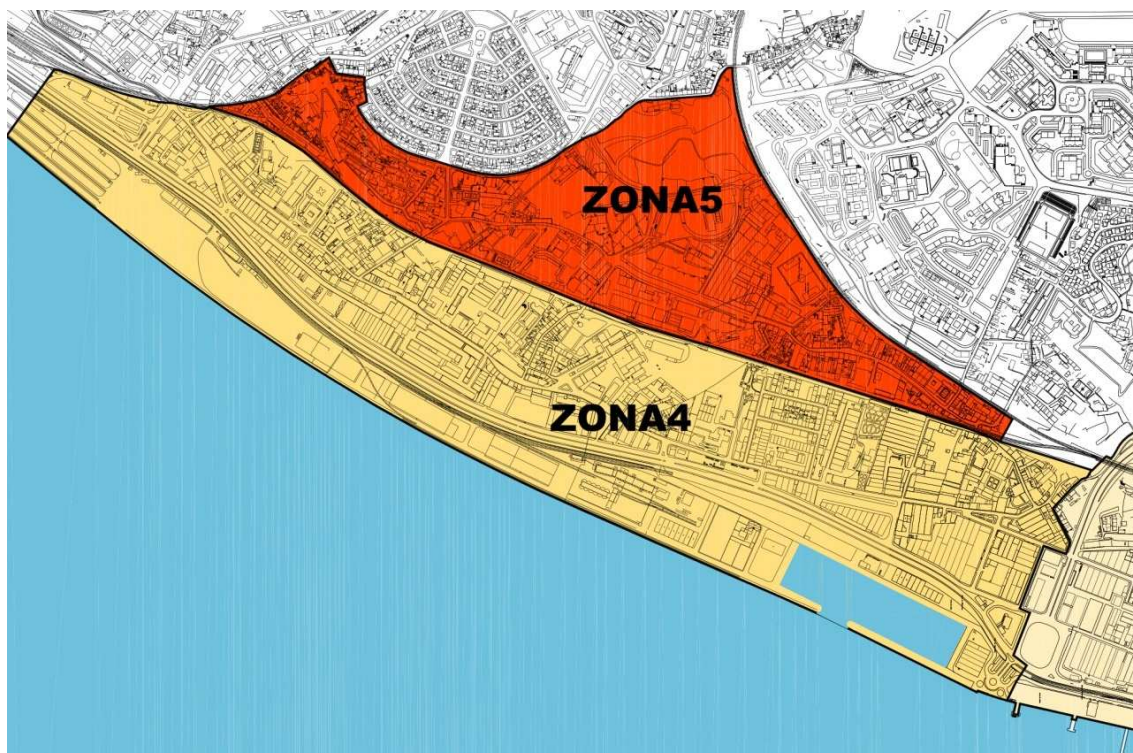


Ilustração 23 | Excerto da Planta de Delimitação de Zonas do DEMZRO.

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospectivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>, Autor: CML.

Para as zonas 4 e 5, ou seja, para a área em estudo, o DEMZRO prevê (Ilustração 24 e Ilustração 25) a reconversão de áreas industriais obsoletas com vista à promoção de novas actividades, a articulação das áreas históricas habitacionais com as áreas industriais a converter, a valorização do Eixo Cultural, a articulação do traçado da Terceira Travessia do Tejo com uma estratégia de estruturação da área e a valorização da estrutura ecológica (CML – *Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental*, 2008:12-13).

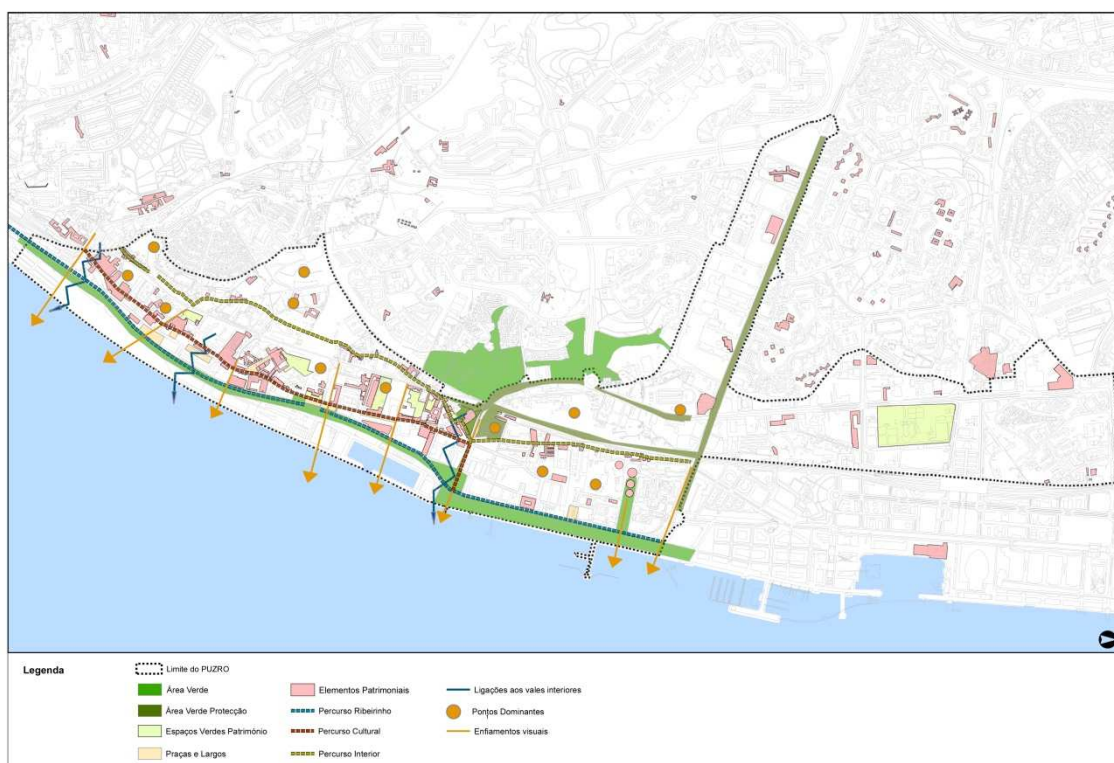


Ilustração 24 | Planta de Estrutura Ecológica e Cultural do DEMZRO.

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>, Autor: CML.

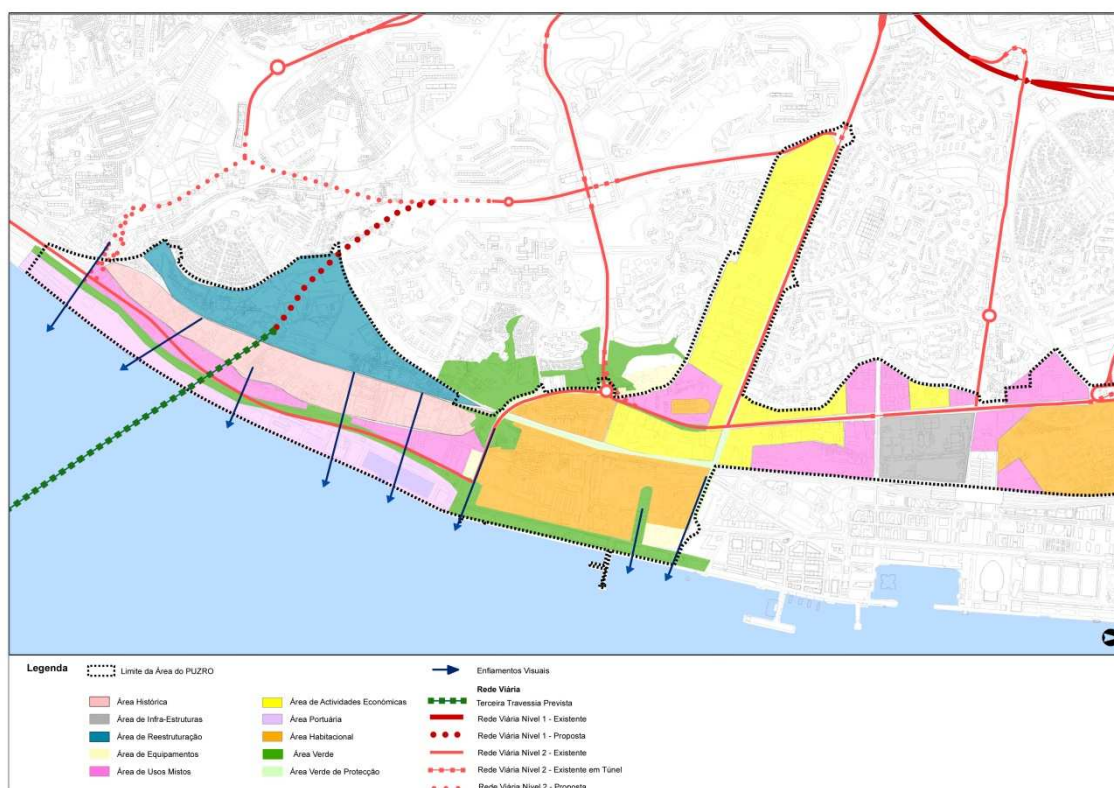


Ilustração 25 | Planta de Estruturação Urbana do DEMZRO.

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>, Autor: CML.

O Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, aprovado pela CML em 2008, propõe, de acordo com uma visão global do território que engloba, contribuir para a valorização regional de Lisboa, a salvaguarda das vistas cidade-rio-cidade, o reforço das centralidades empresariais em Alcântara, na Baixa e no Parque das Nações, o estabelecimento de novas ocupações urbanas, a atenuação da barreira rodoferroviária, a criação de equipamentos que possam atrair pessoas à margem do rio e a redução da circulação automóvel na mesma (CML – *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa*, 2008:3-6). Este plano apresenta-se dividido em 8 parcelas, sendo que duas delas abrangem a área em estudo: Santa Apolónia/Madre de Deus (Ilustração 26) e Beato/Poço do Bispo (Ilustração 27).



Ilustração 26 | Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa – Santa Apolónia/Madre de Deus.
Fonte: CML

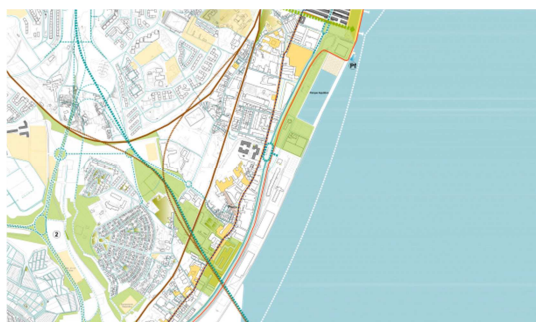


Ilustração 27 | Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa – Beato/Poço do Bispo.
Fonte: CML

Tendo entrado em vigor em Agosto de 2012, o terceiro Plano Director Municipal de Lisboa, resultou de um processo de revisão do plano de 1994. Estabelece, para o território municipal, “o modelo de organização espacial e a estratégia de desenvolvimento”, assim como “a classificação do solo e as regras e parâmetros aplicáveis à ocupação, uso e transformação do solo”, e tem como principais objectivos: afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais; regenerar a cidade consolidada; promover a qualificação urbana; e, estimular a participação e melhorar o modelo de governação. Desta forma, apresentam-se os seguintes objectivos principais: atrair famílias para residirem em Lisboa, mais empresas e mais empregos; incentivar a reabilitação do edificado, o seu aproveitamento e das infra-estruturas existentes; melhorar o espaço público e aumentar as áreas pedonais; integrar a frente-rio existente; diminuir o número de carros a circular e melhorar os transportes públicos; e, aumentar os espaços verdes e a eficiência energética.

3.4 CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA

3.4.1 DESCRIÇÃO FÍSICA

Topografia

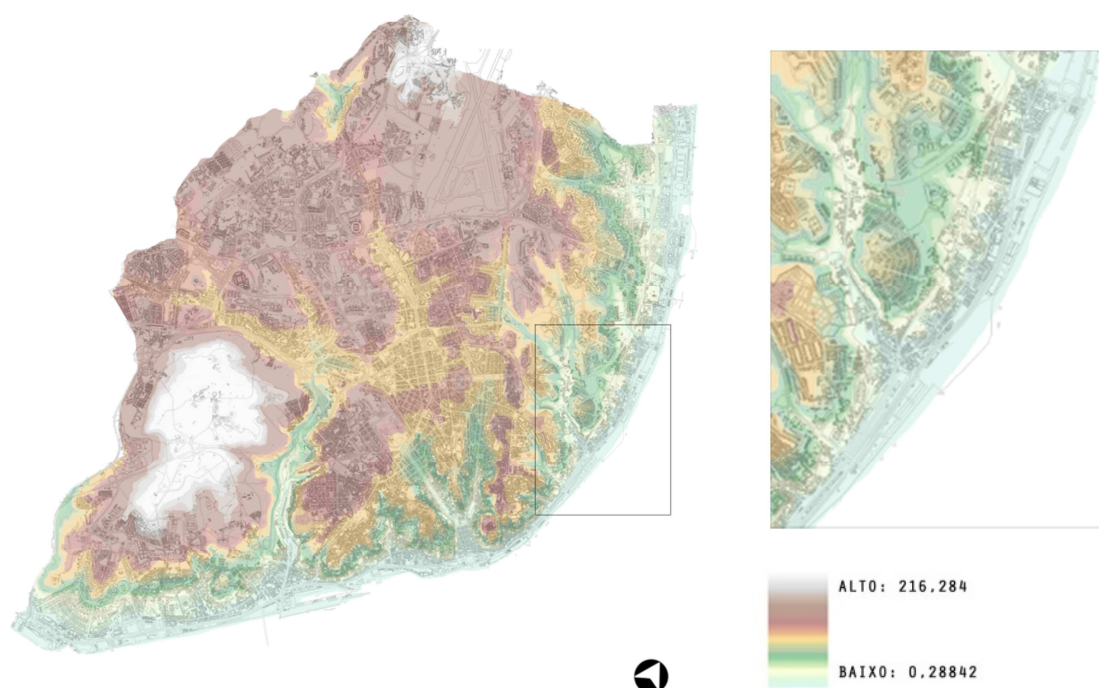


Ilustração 28 | Carta de Relevo – Modelo Digital de Terreno.

Escala 1:200 000. Fonte: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>, Autor: Ilustração feita pela autora.

A área em estudo apresenta uma topografia pouco acidentada (Ilustração 28), devido ao facto de a maior parte da sua área ter resultado de sucessivas intervenções de aterro. No entanto, trata-se de uma zona cuja paisagem é fortemente marcada pelo Vale de Chelas e colinas adjacentes, estando a zona de intervenção situada na desembocadura do Vale de Chelas.

Estrutura Ecológica



Ilustração 29 | Estrutura Ecológica Municipal.
Escala 1:200 000. Fonte: PDM 2012, Autor: Ilustração elaborada pela autora.

De acordo com a análise da carta de Estrutura Ecológica (Ilustração 29), é possível verificar que a área em estudo possuiu um papel muito importante na Estrutura Ecológica da sua envolvente uma vez que a maior parte da sua área se encontra sobre o sistema húmido.

Qualificação do Espaço Urbano



Ilustração 30 | Qualificação do Espaço Urbano.

Escala 1:200 000. Fonte: PDM 2012, Autor: Ilustração elaborada pela autora (legenda na página seguinte).

Como é possível verificar na carta de Qualificação do Espaço Urbano do PDM 2012 (Ilustração 30), a área em estudo possui uma atribuição de usos bastante diversificada sendo no entanto predominante a existência de “Espaços Centrais e Residenciais” a consolidar. Também a extensão de “Espaços Verdes de Recreio e Produção” a consolidar se destaca nesta análise.

USO DO SOLO






ESPAÇOS CONSOLIDADOS

	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS - TRAÇADOS URBANO A
	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS - TRAÇADOS URBANO B
	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS - TRAÇADOS URBANO C
	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS - TRAÇADOS URBANO D
	LOGRADOUROS VERDES PERMEÁVEIS A PRESERVAR
	ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
	ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO
	ESPAÇOS VERDES DE PROTECÇÃO E CONSERVAÇÃO
	ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A INFRAESTRUTURAS
	ESPAÇOS VERDES RIBEIRINHOS
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS C/ ÁREA VERDE ASSOCIADA
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE INFRAESTRUTURAS
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHO








ESPAÇOS A CONSOLIDAR

	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS
	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS - POLU
	ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
	ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS
	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHO

PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO E GEOLÓGICO

	GEOMONUMENTOS COM ÁREA DE PROTECÇÃO
	OCORRÊNCIAS HIDROMINERAIS DE ALFAMA COM ÁREA DE PROTECÇÃO
	NÍVEL ARQUEOLÓGICO I - ÁREA RESTOS DAS CERCAS DE LISBOA
	NÍVEL ARQUEOLÓGICO II
	NÍVEL ARQUEOLÓGICO III

PATRIMÓNIO EDIFICADO E PAISAGÍSTICO

	IMÓVEIS CLASSIFICADOS
	IMÓVEIS EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO
	OBJECTOS SINGULARES E LOJAS DE REFERÊNCIA HISTÓRICA E/OU ARTÍSTICA
	IMÓVEIS
	CONJUNTOS ARQUITECTÓNICOS
	LOGRADOUROS
	PATRIMÓNIO PAISAGÍSTICO

REDE VIÁRIA

EXISTENTE	PREVISTA	
		1ª NÍVEL - REDE RODOVIÁRIA NACIONAL
		1ª NÍVEL - REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL
		2ª NÍVEL - REDE RODOVIÁRIA NACIONAL
		2ª NÍVEL - REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL
		TÓNEIS/VIADUTOS FERROVIÁRIOS

LIMITE DO MUNICÍPIO/ZONAMENTO ACÚSTICO ZONA MISTA



UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO



3.4.2 PATRIMÓNIO EDIFICADO



Ilustração 31 | Levantamento de Património, segundo PDM 2012.
Escala 1:17 000. Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Tal como acontece no Eixo Ribeirinho Ocidental, e na maioria dos eixos históricos, também no Eixo Ribeirinho Oriental se conservam muitos dos edifícios que outrora limitavam as ruas e traduziam as vivências desta zona. Desde o tempo das quintas de veraneio à, já mais recente, ocupação industrial, passando pela forte presença da ocupação religiosa, muitos são os edifícios notáveis que ainda hoje pontuam a paisagem do eixo em estudo (Ilustração 31). No entanto, far-se-á uma enumeração dos imóveis e sítios classificados e em vias de classificação constantes no Plano Director Municipal de Lisboa de 2012, fazendo uma pequena contextualização histórica apenas sobre aqueles em que se centrará a proposta de intervenção:

- Convento de Santos-o-Novo (Imóvel de Interesse Público, séc. XVII), sito na Calçada da Cruz da Pedra nº44, Largo de Santos-o-Novo;
- **Igreja da Madre de Deus** (Monumento Nacional, séc. XVI), sito no Largo da Madre de Deus nº4B, Xabregas;

O convento da Madre de Deus (Ilustração 32), no qual se insere a Igreja da Madre de Deus, foi mandado construir pela rainha D. Leonor em 1509 e teve o término das suas obras em 1516 (*Direcção Geral do Património Cultural*). Alvo de várias intervenções de índole arquitectónica desde a sua construção, este conjunto edificado apresenta elementos de diversos estilos, entre eles o Barroco e o Manuelino. Hoje em dia, e

desde 1980, alberga o Museu Nacional do Azulejo onde é possível observar uma vasta colecção de significativos exemplares da azulejaria portuguesa desde o século XV. A Igreja, datada do século XVIII, possui um pórtico Manuelino e o interior da sua nave encontra-se revestido por azulejos barrocos (*Guia da Cidade*).



Ilustração 32 | Igreja da Madre de Deus.

Fonte: <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70729>, Autor: Desconhecido.

- Palácio de Xabregas ou Palácio dos Marqueses de Olhão (IIP, séc. XVI), sito na Rua de Xabregas nº22 a 40, Xabregas;
- Igreja e Antigo Convento do Grilo (IIP; séc. XVIII), sito na Rua do Grilo nº 118 a 122, Beato;
- Palácio dos Duques de Lafões (Imóvel em Vias de Classificação à data da elaboração do PDM 2012, actualmente MIP; séc. XVIII), sito na Rua do Grilo nº34 a 54 e Calçada do Duque de Lafões nº1 a 5A, Beato;
- Fábrica “A Nacional” (Imóvel em Vias de Classificação; séc. XIX), sito na Rua do Beato nº 40 a 48, Alameda do Beato nº 35 a 42, Beato;

- **Antigo Convento do Beato António** (IIP; séc. XV), sito na Alameda do Beato, Beato;

Mandado construir durante o século XV pelo rei D. Afonso V, tinha como propósito inicial “albergar os “Bons Homens de Vilar” da Congregação dos Lóios” (*Oliveira, 2007*). Reconhecido até ao final do século XVI como Convento de São Bento de Enxobregas (Ilustração 33), foi no reinado de Filipe I que passou a ser conhecido por Convento do Beato António (graças ao cônego Frei António da Conceição, a quem foi atribuída a responsabilidade pelas obras de construção). Após a extinção das ordens religiosas parte do edifício foi ocupado pelo Real Hospital Militar tendo mais tarde sofrido um incêndio que deixou de pé somente partes da estrutura do convento assim como a sua fachada. Actualmente o espaço é utilizado para a realização de eventos sociais e culturais, tendo ficado para trás a sua utilização para fins religiosos e até industriais (*Oliveira, 2007*).



Ilustração 33 | Alameda do Beato (data desconhecida).

Fonte: [http://arquivomunicipal2.cm-](http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=333179&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1)

[lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=333179&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1](http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=333179&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1), Código de referência: PT/AMLSB/HCA/I00048, Autor: Henrique Cayolla, consultado em Janeiro de 2015.

- **Palácio da Mitra** (MIP; séc. XVIII), sito na Rua do Açúcar nº 64, Marvila;

3.4.3 ESPAÇO PÚBLICO/ESPAÇOS VERDES



Ilustração 34 | Levantamento de espaços públicos de permanência no eixo em estudo.
Escala 1:17 000. Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Ao longo dos aproximados 3Km que constituem o troço do eixo em estudo, apenas se registam 3 espaços públicos de estadia (Ilustração 34). O espaço público de estadia neste troço, assim como os espaços verdes, possuem fraca expressão e qualidade.

O **primeiro espaço** em foco situa-se na Rua de Xabregas junto ao Largo Marquês de Nisa e frente à Junta de Freguesia do Beato (Ilustração 35 e Ilustração 36), tendo nas suas imediações o Mosteiro da Madre de Deus, o Palácio dos Marqueses de Nisa, o antigo Convento de São Francisco de Xabregas e um pouco mais distante o Palácio dos Marqueses de Olhão.

Outrora “Terreiro de Xabregas”, reduzido ao Largo Marquês de Nisa aquando a construção do viaduto do caminho-de-ferro (*Matos et al., 1999*), apresenta-se actualmente como um espaço árido quer em termos de vegetação quer em termos de quantidade de equipamentos que disponibiliza àqueles que ainda assim continuam a ser seus utilizadores. Rodeado por estradas e pela pesada e intransponível estrutura do caminho-de-ferro, este espaço insere-se num contexto em que claramente se dá primazia ao automóvel em vez de ao peão. Dotado de 3 árvores, 3 bancos, recipientes de recolha de materiais recicláveis e algum espaço para estacionamento automóvel, este espaço serve essencialmente os frequentadores dos cafés e restaurantes em

frente. Dada a sua localização relativamente aos serviços que o rodeiam, este espaço seria propício à utilização e fruição por parte quer dos alunos que frequentam a Escola Profissional Dona Maria Pia (a menos de 100m), quer pelos que exercem as suas funções profissionais nas redondezas (Instituto Do Emprego E Formação Profissional e Teatro Ibérico, ambos na Rua de Xabregas a 120 e 100m respectivamente) ou ainda mesmo pelos transeuntes que se dirigem a esta zona para usufruir dos serviços aqui existentes. No entanto, e dadas as características do local, os alunos da referida escola concentram-se no Largo Marquês de Nisa (que de largo só já possui o nome), os trabalhadores das imediações encontram outras soluções para os seus tempos de pausa e os transeuntes são apenas isso, transeuntes.



Ilustração 35 | Rua de Xabregas, cruzamento com a Rua Gualdim Pais.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 36 | Rua de Xabregas, cruzamento com a Rua Gualdim Pais.
Fonte: fotografia da autora, 2014.

O **segundo espaço** em foco é a Alameda do Beato (Ilustração 37 a Ilustração 40), sendo seus “vizinhos” o Convento do Beato, a Fábrica Nacional e um pouco mais distante o Palácio dos Duques de Lafões. Longe vão os tempos em que este espaço era um dos poucos logradouros públicos da Zona Oriental, destino eleito para os passeios dos lisboetas, um dos atractivos do Beato (*Matos & Paulo, 1999*).

A alameda, via sem saída com dois sentidos divididos por um separador central parcialmente arborizado, termina nas portas do Convento do Beato. A sua imagem, assim como a dos edifícios que a rodeiam, nobre mas descuidada, faz com que este espaço, com características propícias à transformação em espaço de lazer, se encontre actualmente quase exclusivamente a ser utilizado como estacionamento. A vegetação presente encontra-se mal distribuída e pouco cuidada, sendo a sua função pouco

perceptível. Quanto ao mobiliário urbano, verificam-se apenas os elementos quase estritamente necessários: postes de iluminação, caixotes do lixo e alguns balizadores de tráfego; não estando portanto presentes quaisquer elementos que levem à fruição e à permanência no espaço quer de moradores quer de visitantes. No seu extremo junto à Rua do Beato encontra-se um jardim de forma triangular sobreelevada em relação ao plano da Rua do Beato, fazendo a separação do tráfego que circula na referida rua em relação ao tráfego que se desvia para a Alameda do Beato. A sua vegetação, densa e com aspecto mais cuidado do que a da alameda em si, torna este espaço acolhedor e refrescante levando mesmo à permanência de algumas pessoas nos bancos e mesas de jogo que possui.



Ilustração 37 | Extremo da Alameda do Beato, intersecção com a Rua do Beato.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 38 | Alameda do Beato, ao fundo a fachada do Convento do Beato.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 39 | Extremo da Alameda do Beato, intersecção com a Rua do Beato.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 40 | Alameda do Beato, vista oposta.
Fonte: fotografia da autora, 2014.

Por fim, o **terceiro espaço** em foco localiza-se no extremo do troço do eixo em estudo: trata-se da Praça David Leandro da Silva (Ilustração 41 a Ilustração 43).

Esta praça/jardim de bairro, “um dos mais característicos apontamentos urbanos de Lisboa” (Matos & Paulo, 1999), rodeada por belos edifícios como o dos armazéns de vinho da companhia Abel Pereira da Fonseca ou o Edifício de José Domingos Barreiros, possui um agradável jardim com um quiosque e uma zona de estadia coberta. A vegetação, bem cuidada, é composta por árvores diversas, flores e arbustos. Nas suas imediações localizam-se o edifício da antiga Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata que hoje é ocupado por um centro cultural privado “Fábrica de Braço de Prata”, a antiga Quinta do Baptista, o Convento de Marvila, entre outros imóveis/objectos singulares/lojas/conjuntos arquitectónicos de referência.



Ilustração 41 | Praça David Leandro da Silva, vista da Rua do Açúcar.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 42 | Praça David Leandro da Silva.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



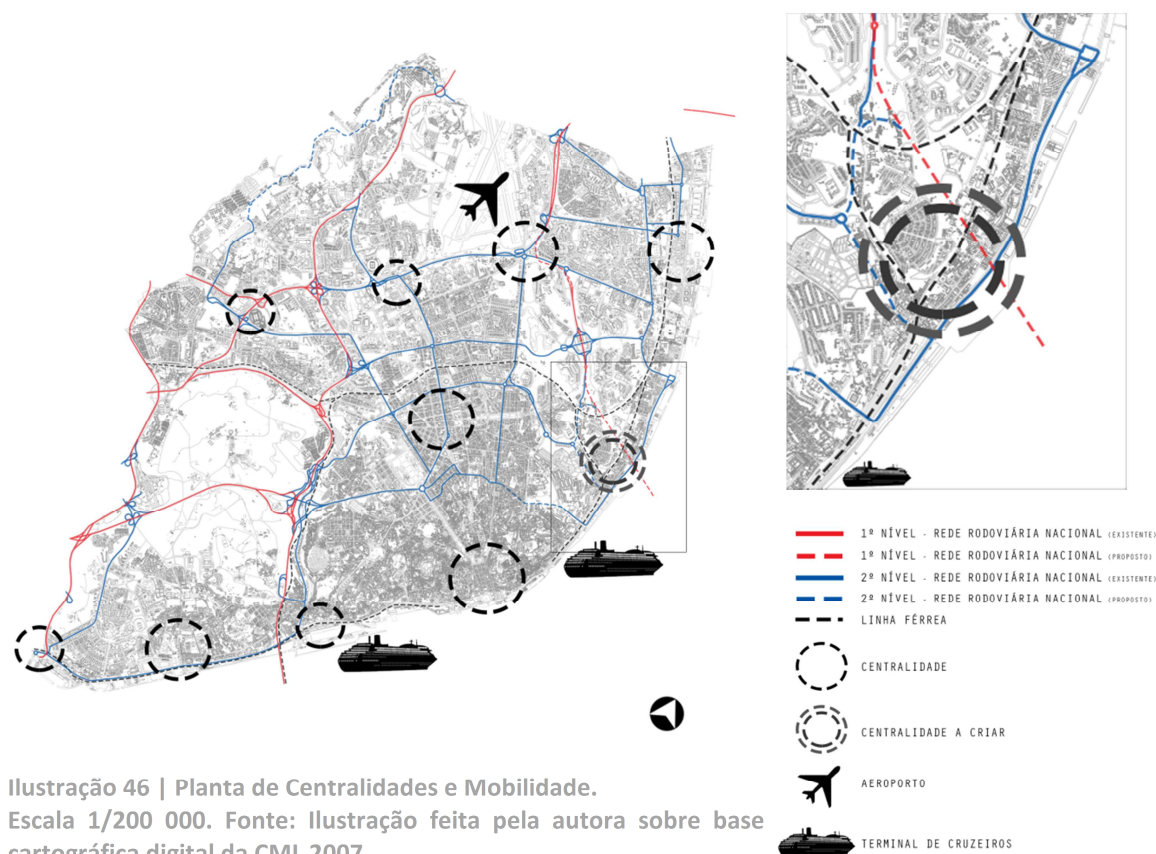
Ilustração 43 | Praça David Leandro da Silva, fachada do edifício de José Domingos Barreiros.
Fonte: fotografia da autora, 2014.



Ilustração 44 e Ilustração 45 | Fachada do edifício da companhia Abel Pereira da Fonseca.
Fonte: fotografia da autora, 2014.

Em forma de conclusão, e fazendo uma ressalva geral relativa ao eixo em estudo no que ao espaço público e ao património edificado diz respeito, importa reter que a evolução tipológica e ocupacional do eixo em questão, a falta de intervenções de índole global e o “esquecimento” em que se encontra esta parte da zona oriental da cidade, contribuíram para a desordenada e pouco estimada imagem presente em toda a sua extensão. Mais do que apresentar espaços pouco cuidados estéticamente e funcionalmente, este eixo “sofre” sobre tudo de uma enorme falta de coesão e conexão entre os espaços que o constituem e a linguagem dos mesmos. Se por um lado possui uma forte componente patrimonial edificada, por outro lado o espaço público exterior que os rodeia e interliga não lhes faz jus. E este é “Um problema-chave com muitos supostos edifícios emblemáticos ou icónicos é que, embora sedutores e atraentes na imagem, sozinhos não fazem bons lugares (...)” (Fernandes, 2012).

Acessibilidade/Mobilidade



A área em estudo é fortemente marcada pela via de 1º nível que percorre toda a sua extensão, a Avenida Infante Dom Henrique. Esta via, que conecta o centro histórico da cidade com o IC2, possui três faixas de rodagem no sentido Norte-Sul e duas faixas de rodagem e uma ciclovia no sentido Sul-Norte sendo por isso uma das barreiras no acesso à zona ribeirinha (aliando-se ao Porto de Lisboa). O acesso à zona norte da cidade encontra-se também facilitado pelo eixo da Rua Gualdim Pais, embora esta seja um via distribuidora local. Como esta, as restantes vias da área em estudo são também vias locais (quer de distribuição, quer de acesso) sendo por isso uma zona com fracas conexões quer dentro da própria rede viária que em relação ao resto da cidade. É ainda de frisar a proximidade ao Terminal de Cruzeiros.

Transportes

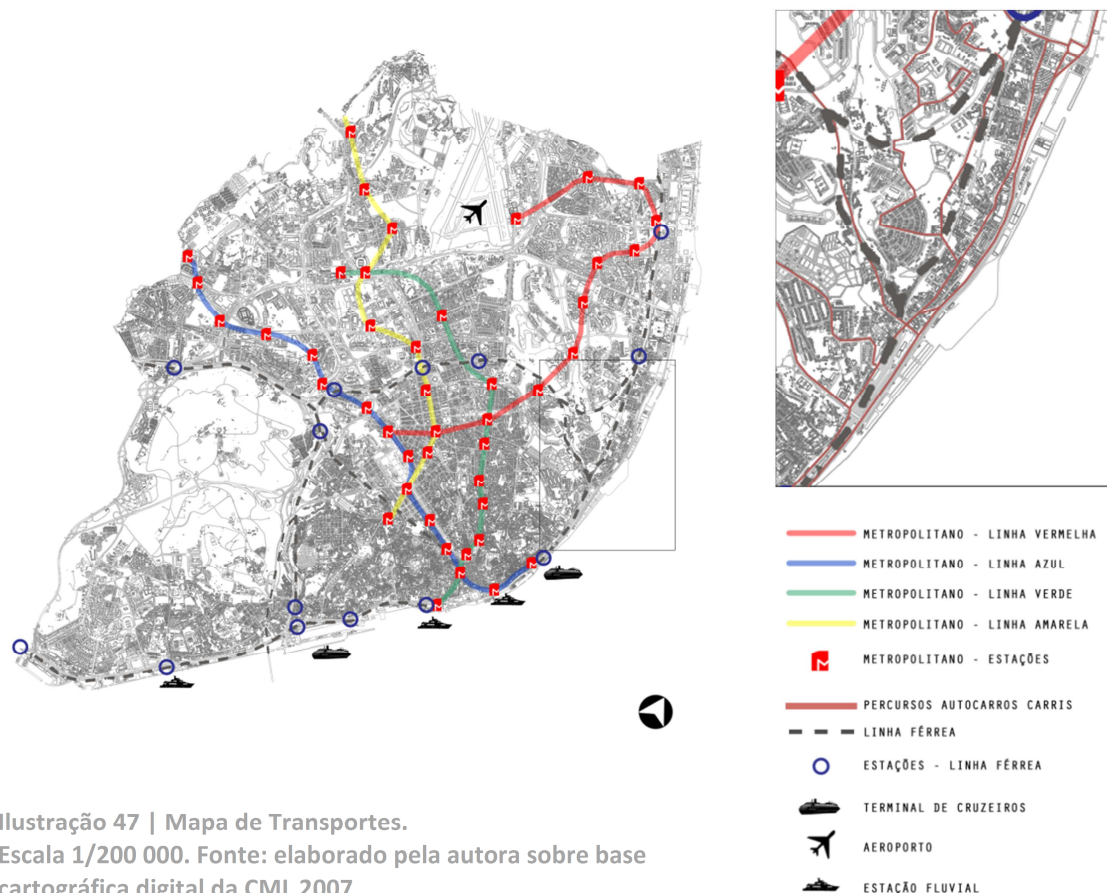


Ilustração 47 | Mapa de Transportes.
Escala 1/200 000. Fonte: elaborado pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

A rede de transportes públicos na área em estudo é bastante fraca quando comparada com outras zonas da cidade. Embora esta zona seja servida por oito carreiras da Carris (210, 718, 728, 742, 759, 781, 782 e 794) não está abrangida pela rede do Metro e o comboio, apesar de ser um elemento marcante na paisagem desta área, não é útil para os moradores ou para aqueles que para lá se queiram deslocar, uma vez que não possui estações dentro da área em questão.

Reduzidas as opções à utilização de autocarros, que muitas vezes apresentam tempos de espera longos e/ou demoram bastante tempo nos seus percursos, esta é uma zona onde o uso de automóvel se apresenta como uma alternativa mais cómoda e rápida para as deslocações mais distantes (ainda que dentro da cidade).

3.4.6 DESCRIÇÃO DEMOGRÁFICA DAS FREGUESIAS ABRANGIDAS

A área em estudo, anteriormente delimitada, é abrangida actualmente pelas freguesias da Penha de França, Beato e Marvila. No entanto, e para efeitos de tratamento de dados censitários, serão analisados dados referentes às freguesias de São João, Beato e Marvila, uma vez que no ano de realização dos Censos disponíveis (2011) eram estas as freguesias que abrangiam a área em estudo.

Após a análise dos dados referentes à população residente nas freguesias seleccionadas (Tabela 1 a Tabela 3) é possível concluir que nas três freguesias residem habitualmente 65718 indivíduos, representando 12% da população residente em Lisboa (547733 indivíduos). Do total de indivíduos residentes apresentado, 35220 são mulheres e 30498 homens. Relativamente à distribuição etária, do total de indivíduos residentes, 12651 possuem idade inferior a vinte anos, 39652 têm idade compreendida entre os vinte e os sessenta e cinco anos e 14500 têm acima de sessenta e cinco anos de idade. No total da população activa das três freguesias, 39652 indivíduos, 12,5% encontram-se desempregados (4961 indivíduos).

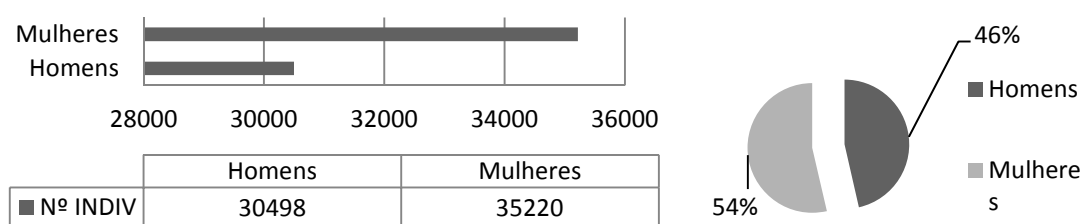


Tabela 1 | Número de Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

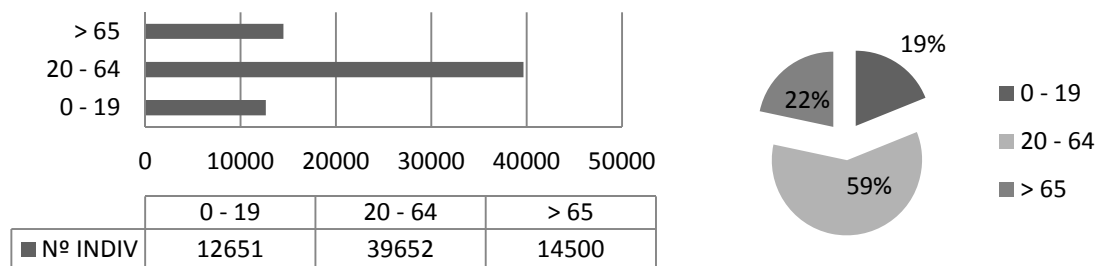


Tabela 2 | Distribuição Etária do Número de Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

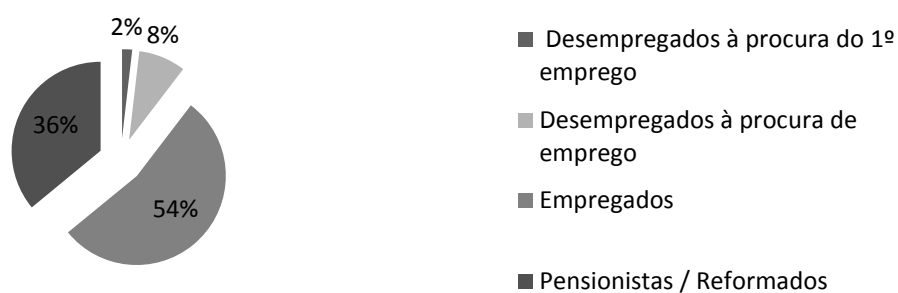
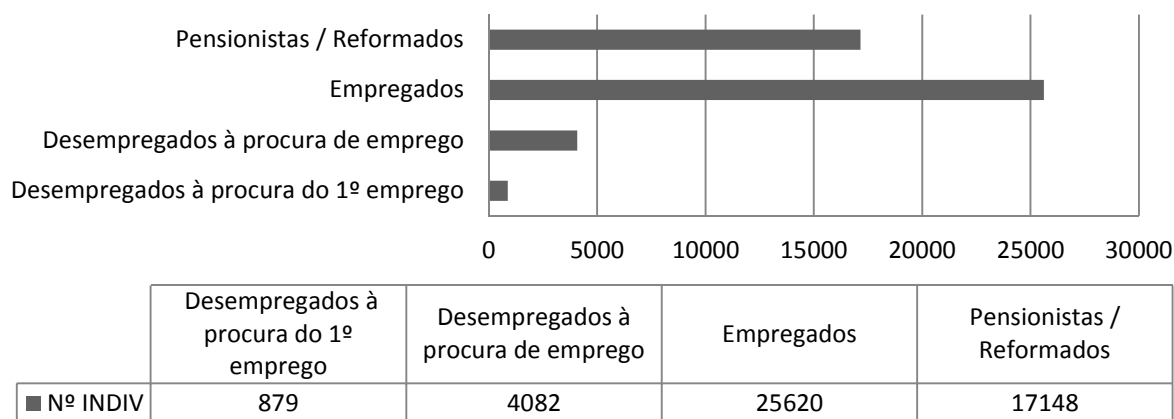


Tabela 3 | Situação Laboral dos Indivíduos Residentes, conjunto de dados das três freguesias abrangidas pela área em estudo.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

Conclusão

Resumindo os dados apresentados, é possível concluir que se trata de três freguesias onde vivem maioritariamente indivíduos do sexo feminino sem que no entanto se trate de uma grande discrepância em relação ao número de indivíduos do sexo masculino. A maior parte da população concentra-se na faixa etária entre os vinte e os sessenta e cinco anos podendo por isso considerar-se que se trata de uma população pouco envelhecida, sendo apesar disso superior o número de idosos relativamente ao de crianças. No que à actividade laboral diz respeito, mais de metade da população (em todas as freguesias) encontra-se empregada sendo a situação que seguidamente mais se destaca os “Pensionistas/Reformados”.

3.4.6.1 DESCRIÇÃO DEMOGRÁFICA DA ÁREA DE ESTUDO

Dado que se trata de uma área territorial bastante alargada, com zonas bastantes díspares, procedeu-se ao tratamento dos dados ao nível da subsecção estatística. Para tal foram identificadas 46 subsecções estatísticas (Ilustração 48) correspondentes à área em estudo.

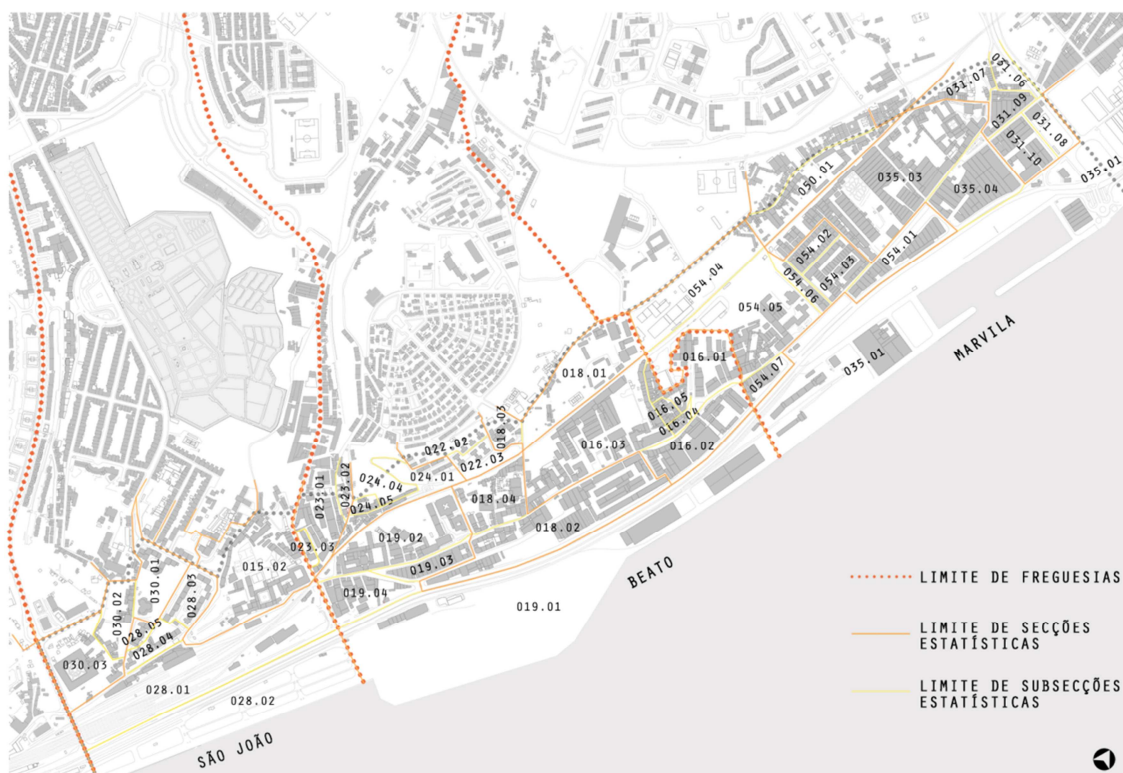


Ilustração 48 | Identificação das Subsecções Estatísticas a Analisar.

Escala 1:20 000. Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Para uma melhor compreensão e facilidade de interpretação quer da identificação das subsecções em análise foi-lhes atribuído um código numérico “000.00” em que os três primeiros algarismos identificam a secção e os dois últimos a subsecção. Uma vez que do cruzamento de dados das três freguesias não se verificaram nesta área subsecções com o mesmo código ficou assim dispensada a adição de um número correspondente à identificação da freguesia. Os dados resultantes desta análise encontram-se nos gráficos 4 a 6.

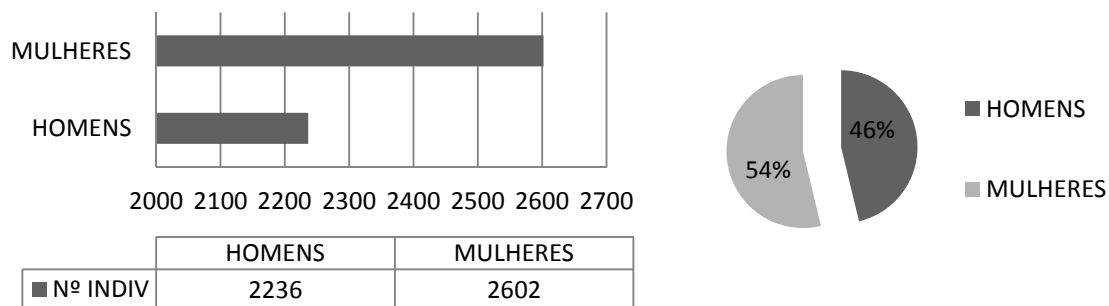


Tabela 4 | Número de indivíduos residentes.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

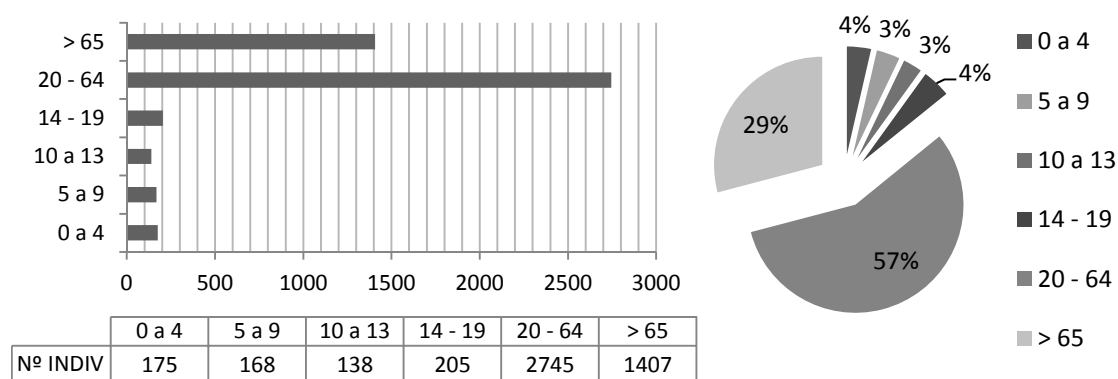


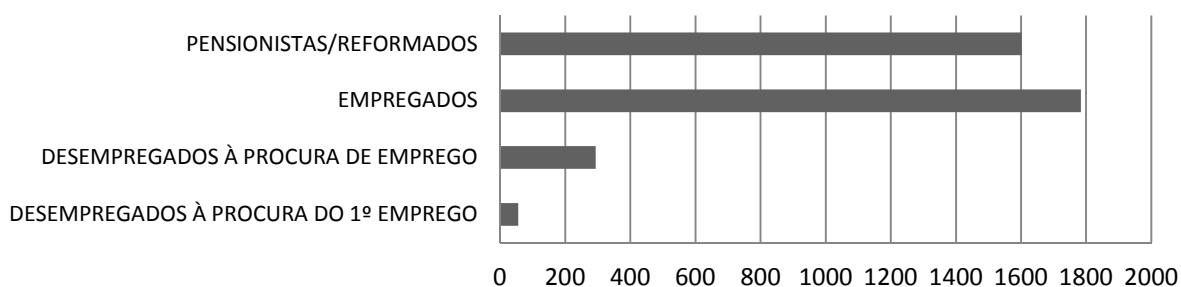
Tabela 5 | Distribuição etária dos indivíduos residentes.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

Após a análise das tabelas 4 e 5, conclui-se que esta zona apresenta uma população onde predomina o género feminino (54%) e que a distribuição etária da população total se encontra concentrada essencialmente entre os 20 e os 64 anos de idade (57%), seguindo-se em termos quantitativos a faixa etária acima dos 65 anos (29%). Este facto faz ressaltar o que se prevê ser um crescente envelhecimento da população, uma vez que a faixa etária abaixo dos 20 anos de idade abrange apenas 14% da população.

Quanto à situação laboral da população residente (Tabela 6), é possível afirmar que existem quase tantos pensionistas/reformados (43%) quanto empregados (48%) uma vez que existe uma diferença de apenas 5 pontos percentuais entre ambas as situações. Estes dados são preocupantes uma vez que adicionando o número de

residentes à procura de emprego (incluindo “1º emprego”, ou seja 9%) ao número de residentes pensionistas e reformados (43%), se obtém um valor superior ao número de residentes empregados. Neste caso a soma anteriormente referida apresenta um valor de 52%, face aos 48% empregados.



	DESEMPREGADOS À PROCURA DO 1º EMPREGO	DESEMPREGADOS À PROCURA DE EMPREGO	EMPREGADOS	PENSIONISTAS/REFORMADOS
■ Nº INDIV	55	293	1784	1602

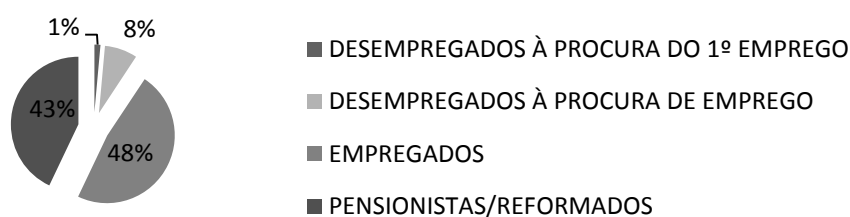


Tabela 6 | Situação laboral dos indivíduos residentes.

Fonte dos dados: INE, Censos 2001. Autor: elaborado pela autora.

É assim possível concluir que se trata de uma zona com acentuadas carências económicas, uma vez que apresenta uma percentagem de população activa com actividade económica inferior à percentagem de população inactiva e população activa sem actividade económica.

4. VISÃO CRÍTICA E PROPOSTA DE PROJECTO

Sendo o tema principal deste Projecto Final de Mestrado *o espaço público (em contextos de grande presença patrimonial, como intervenção base para a regeneração urbana)* procurou-se desenvolver um projecto de requalificação de espaço público no Eixo Ribeirinho Oriental que traduzisse um sentido de contemporaneidade preservando as memórias históricas do local. Assim, tomando por base o trabalho teórico desenvolvido e todo o conhecimento que dele foi possível retirar, quer sobre a temática quer sobre o eixo, elaborou-se uma proposta para o troço Xabregas – Braço de Prata.

A escolha recaiu sobre este troço especificamente por apresentar enorme riqueza patrimonial dispersa ao longo de toda a sua extensão, a par de uma visível degradação do espaço público. No entanto, outras peculiaridades deste eixo contribuíram igualmente para a sua selecção. Este território, “esquecido” mas repleto de edifícios que avivam memórias de outros tempos, encontra-se estrangulado pela presença esmagadora de grandes estruturas, como a Av. Infante Dom Henrique, a linha de comboio e pela “superestrutura” Porto de Lisboa, o que faz com que toda e qualquer intervenção nesta área seja um desafio. Contudo, e apesar de todas as condicionantes inerentes à intervenção num território deste tipo, as referidas estruturas serão assumidas e mantidas neste projecto, uma vez que se entende que cada uma tem a sua função imprescindível para as dinâmicas da cidade.

Depois de feita a análise da área em estudo, foi possível realizar uma análise tipo “SWOT” chegando aos pontos considerados essenciais para a realização de uma intervenção nesta área.

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização geográfica no contexto da cidade de Lisboa; ▪ Proximidade de grandes centralidades; ▪ Facilidade de acesso a estrutura viária de 1º nível; ▪ Proximidade Porto de Lisboa; ▪ Proximidade Terminal de Cruzeiros; ▪ Previsão pelo Plano de Pormenor da Matinha de inserção de um meio de transporte leve; ▪ Edificado habitacional disponível para receber novos habitantes, após reabilitação; ▪ Edificado industrial passível de ser utilizado por novas indústrias, serviços e comércio; ▪ Extenso património edificado, pontuado por actividades de atracção turística; ▪ Possibilidade de reorganização das áreas atribuídas a estacionamento; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inexistência de planos implementados; ▪ Inexistência de um plano que abranja e unifique todos os planos “transversais” a este eixo; ▪ Conectividade com o restante território da cidade; ▪ Estrangulamento do território entre infra-estruturas (Porto de Lisboa e caminho de ferro da CP); ▪ Falta de consistência da malha urbana; ▪ Dimensão e estado de conservação das vias de circulação viária e pedonal – maior importância dada aos veículos; ▪ Quantidade e estado de conservação dos espaços de recreio e lazer; ▪ Diversidade de transportes públicos; ▪ Quantidade de área de estacionamento regulamentada; ▪ Estado de conservação do edificado, no geral; ▪ Diminuição da população residente;
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilidade de redimensionamento das vias de circulação viária e pedonal; ▪ Existência de vazios urbanos para a criação de novos espaços de recreio e de lazer assim como para a construção de novo edificado; ▪ Programas de incentivo à recuperação e reabilitação do edificado degradado; ▪ Património disperso ao longo da sua extensão, permitindo criação de percurso cultural. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Envelhecimento da população residente; ▪ Maior degradação do edificado; ▪ Maior exclusão relativamente a outras áreas da cidade;

Seguidamente foi possível definir como **principal objetivo** da proposta a **dinamização do Eixo**, através dos seguintes pontos:

- Reabilitação do espaço público, criando uma imagem unificadora de todo o eixo;
- Potenciação do espaço público junto de edifícios notáveis;
- Proposta de reabilitação de algum edificado;
- Introdução de um metro de superfície, que circule ao longo de todo o eixo, fazendo a conexão Santa Apolónia – Parque das Nações (como constante do Plano de Pormenor da Matinha);
- Atracção de população: moradores e visitantes;
- Criação de um pólo de atractividade principal, que possua “dependências” ao longo do eixo.

Para a criação de uma proposta de projecto coesa, optou-se por definir uma abordagem geral que funciona como matriz, permitindo numa escala mais aproximada (por exemplo ao nível da rua ou praça) adaptar-se à morfologia, composição e tipologia de cada local assim como às suas necessidades específicas. Assim sendo, o projecto elaborado apresentar-se-á em duas fases e escalas distintas.

Numa primeira fase definiu-se a **estratégia urbana**, apresentando primeiramente a estratégia no contexto da cidade e posteriormente, de forma tipificada, todos os pontos-chave de intervenção ao nível do eixo em estudo. Numa segunda fase, aplicou-se a matriz de intervenção de cada ponto-chave aos **enfoques de projecto** – englobando todas as decisões e escolhas determinadas na estratégia, mas assumindo já um compromisso adaptado às especificidades de cada local. A esta escala fez-se uma abordagem superficial a dois dos três espaços seleccionados e desenvolveu-se com maior ênfase uma proposta para o terceiro espaço.

No contexto do estado da arte, no qual se abordaram problemáticas urbanas e conceitos associados à zona de projecto, e após o estudo das temáticas que enquadram casos de estudo semelhantes à área de intervenção, procedeu-se ao levantamento de diversos instrumentos de gestão territorial e ao reconhecimento do local como suporte à estratégia de intervenção urbana e ao projecto.

Ao definir a estratégia urbana a aplicar no eixo em estudo, assumem-se aquelas que serão as suas condicionantes mas definem-se também as condicionantes que estarão na base da intervenção numa escala mais aproximada.

À escala da cidade

No contexto da cidade de Lisboa, prevê-se que esta área se torne numa nova centralidade e venha a funcionar como eixo de reforço das relações e fluxos entre a Baixa e o Parque das Nações mas também que possua as suas próprias dinâmicas. Pretende-se com a introdução do percurso de eléctrico reforçar a rede de transportes públicos da cidade, suprimindo a inexistência de um meio de transporte leve que satisfaça a necessidade de um transporte mais fiável no eixo ribeirinho oriental, permitindo a intermodalidade (com a rede de metro e os caminhos-de-ferro em Santa Apolónia e no Parque das Nações). Para que este eixo possa vir a ter o referido papel na cidade, e para que esteja apto a receber a instalação do metro de superfície torna-se necessário proceder a alterações no perfil da via, sobretudo ao nível de standardização das dimensões da via e dos passeios (Ilustração 49 a Ilustração 52).

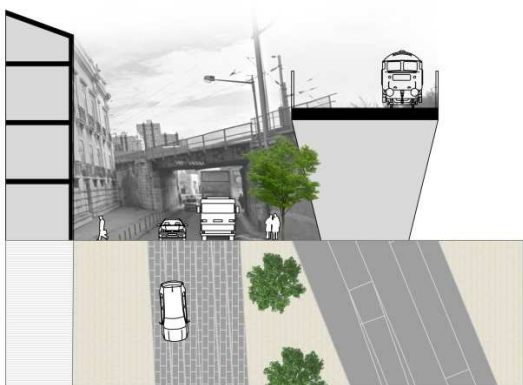


Ilustração 49 | Perfil de via sugerido para a Rua Madre de Deus.

Fonte: ilustração produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e imagens Google-streetview.



Ilustração 50 | Perfil de via sugerido para a Calçada Dom Gastão.

Fonte: ilustração produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e imagens Google-streetview.

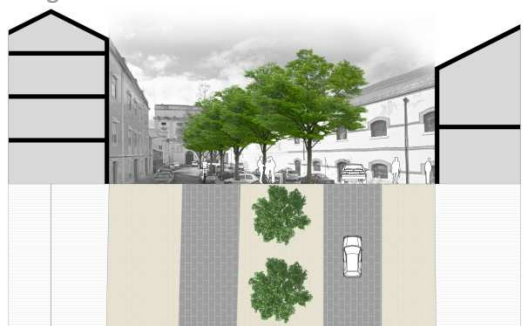


Ilustração 51 | Perfil de via sugerido para a Alameda do Beato.

Fonte: ilustração produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e imagens Google-streetview.

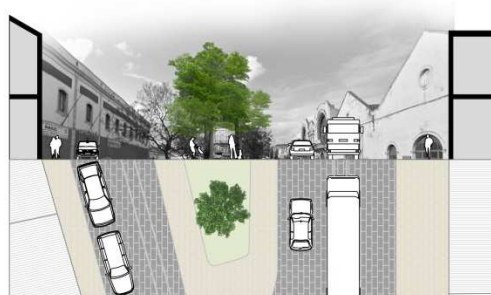


Ilustração 52 | Perfil de via sugerido para a Praça David Leandro da Silva.

Fonte: ilustração produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e imagens Google-streetview.

Para uma melhor percepção daquelas que são as intenções para esta área da cidade e quais as condicionantes que introduzem, foi possível verificar que quatro planos eficazes interceptam a área em estudo (Ilustração 53), sendo eles: o Plano de Urbanização do Vale de Santo António, o Plano de Urbanização do Vale de Chelas, o Plano de Urbanização da Zona Expo e ainda o Plano de Pormenor da Matinha. A mesma inventariação foi feita ao nível dos Planos com Termos de Referência Aprovados, tendo os resultados sido o Plano de Pormenor da Calçada das Lajes. Foram ainda tidos em conta os documentos prospectivos relativos ao Plano Geral de Intervenções na Frente Ribeirinha de Lisboa e ao Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental, assim como o Projecto da Terceira Travessia do Tejo e os demais Instrumentos de Gestão e Ordenamento do Território, como o PROTAML ou o PDM de Lisboa.



Ilustração 53 | Planta de Identificação de Estratégias e Planos para o Eixo em Estudo.
Escala 1/20 000. Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

De acordo com o já definido objectivo da intervenção, considerou-se que todos os referidos planos seriam assumidos para o desenvolvimento da proposta excepto o Plano de Urbanização do Vale de Chelas (Ilustração 54), uma vez que incide precisamente sobre a área a desenvolver com maior precisão e que o seu traçado não é concordante com aquilo que se prevê para essa mesma área. Este plano presume-se ainda desconcordante com o PDM em vigor, uma vez que ignora por exemplo na zona do nó da Avenida Gualdim Pais com a Rua de Xabregas a existência de imóveis qualificados, não passíveis de serem demolidos (o que teria de acontecer caso o plano fosse implementado). Assume-se ainda como estratégia para as dinâmicas da área e da cidade que se mantenham quer as instalações do Porto de Lisboa quer o caminho-de-ferro, uma vez que ambas as estruturas trazem mais-valias no que às actividades e à mobilidade diz respeito.

À escala do eixo

Definida a estratégia no contexto da cidade propõe-se então, a reestruturação do eixo tendo como medida unificadora a identificação dos elementos de reconhecido valor patrimonial e a requalificação do espaço público que os articula (Ilustração 55). Esta intervenção, a par da aplicação de medidas e incentivos à reabilitação do edificado (Tabela 7), assim como de uma melhoria da mobilidade e diversificação dos usos da área, conjectura um cenário de projecção do eixo no contexto da cidade. Assume-se que uma vez que se mantém a estrutura do Porto de Lisboa este eixo terá uma vivência que não estará associada directamente à presença do rio mas que também não lhe virará costas, ficando sempre que possível garantido o sistema de vistas potenciado pelas intervenções a realizar.



Ilustração 54 | Planta de Estratégia Urbana.

Escala 1/20 000. Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Situação Actual

Situação Proposta

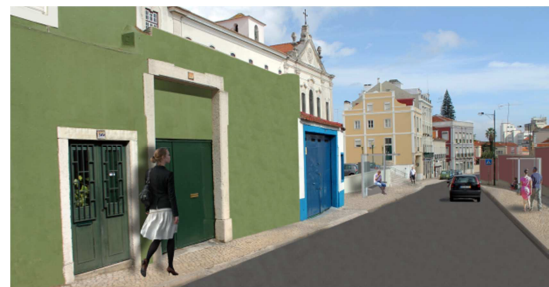
A



B



C



D



E



E



F



G



Tabela 7 | Vivências Actuais e Propostas.
Fonte: Fotografias da autora, edição pessoal.

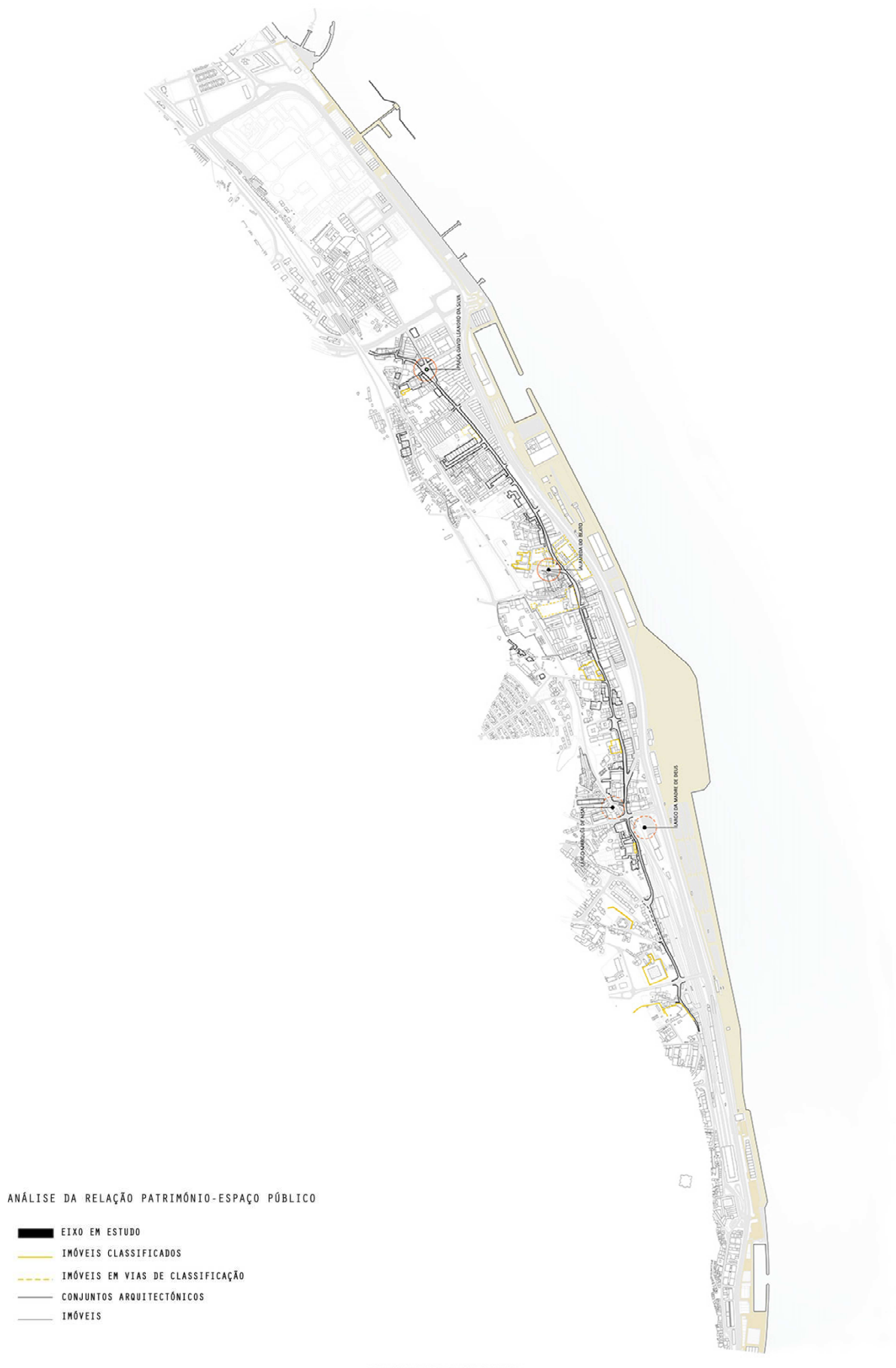


Ilustração 55 | Análise de Relação Espaço Público – Património.
Escala 1/20 000. Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

A par da intervenção a nível do percurso histórico, sugere-se também ao longo de toda a “fronteira” da Avenida Infante Dom Henrique com o Porto de Lisboa uma melhoria estética do murete que os separa. Uma vez que se assume a continuação das actividades do Porto de Lisboa nos terrenos em que actualmente se encontram, e que estas cortam praticamente na totalidade o possível contacto visual com o rio Tejo, considerou-se necessária a criação de um elemento embelezador que unifique e possa identificar as áreas sob utilização do Porto de Lisboa. Não se deseja contudo que este elemento se torne em mais uma barreira no contacto com o rio, e por isso não se pretende que seja opaco. Assim, esta “barreira” materializa-se sob a forma de um gradeamento metálico de malha quadrada no estilo da já utilizada para efeito semelhante no Cais Rocha Conde de Óbidos, nas instalações da NAVALROCHA, SA., permitindo que toda a paleta de cores dos contentores marítimos assim como as movimentações dentro do recinto continuem a fazer parte das vivências desta zona ribeirinha.

A aplicação da estratégia definida para o eixo passa em grande parte por uma intervenção ao nível quer da materialidade do pavimento, quer do equipamento/mobiliário urbano a utilizar, assim como de redimensionamento das vias de circulação viária e pedonal. Esta standardização do eixo facilita o reconhecimento do itinerário histórico assim como permite a adopção de simbologia que torna mais fácil a comunicação de todo o património apreciável ao longo do mesmo. Espera-se com esta solução fazer sobressair o eixo no seu contexto urbano, assim como tornar todo este percurso mais apazível para o peão (através da sua valorização em relação à circulação automóvel), tornando-se assim mais atractivo. Optou-se por atribuir a toda a sua extensão a utilização de um mesmo pavimento em duas tonalidades diferentes por forma a demarcar visualmente a zona de circulação automóvel das zonas de circulação pedonal, uma vez que se encontrarão à mesma cota (sendo a sua diferenciação feita dessa maneira e através de balizadores). Propõe-se ainda, onde possível, a introdução de vegetação de arruamento em toda a extensão do eixo assim como a criação de zona de estacionamento regulamentadas. O estacionamento nesta área prevê-se ao nível da rua ou em espaços interiores não subterrâneos, uma vez que se trata de uma área com forte risco de inundação.

A inserção de um meio de transporte leve que faça a ligação Santa Apolónia – Parque das Nações apresenta-se também como um factor essencial num contexto de dinamização populacional e comercial do eixo, uma vez que esta zona não se encontra abrangida pela rede do metropolitano e ficaria assim facilitado quer o acesso da população residente às restantes zonas da cidade quer o contrário. Esta medida permite não só que seja mais atraente para um residente da zona trabalhar fora dela, como também para residentes de outras zonas, trabalharem aqui. Com ambas as extremidades conectadas com a rede de metropolitano (Oriente e Santa Apolónia) ficaria reduzido o tempo necessário para algumas deslocações, sendo possível abranger desta forma uma área territorial maior com o mesmo tempo gasto.

Apresentada a estratégia a aplicar no eixo em estudo, proceder-se-á agora à explicação da sua adaptação aos enfoques de intervenção. A proposta apresentada incide sobre as principais problemáticas identificadas na análise à área de estudo, sendo a sua premissa a criação de uma rede de espaços públicos de qualidade que, estando associada aos principais edifícios de relevo histórico, arquitectónico e cultural, dinamize o eixo em estudo e impulsione a sua regeneração. Para a definição formal de cada espaço, tendo sempre em mente a intervenção no seu todo, recorreu-se àquelas que são as memórias do local.

Os espaços para os quais se fará uma proposta são o Largo da Madre de Deus/Largo Marquês de Nisa, a Alameda do Beato e o Largo David Leandro da Silva.

Largo da Madre de Deus/Largo Marquês de Nisa

- Cruzamento Rua Gualdim Pais x Rua de Xabregas

Este será o ponto principal da intervenção ao nível do eixo. A área de intervenção é delimitada pelo Palácio do Marquês de Nisa, pela Vila Flamiano, pela antiga Fábrica da Samaritana, pelo Convento de São Francisco de Xabregas, pelos armazéns da antiga Fábrica de Tabaco de Xabregas, pelas instalações do Porto de Lisboa, pelo edifício da CP confinante com o edifício do supermercado LIDL e pelo Convento da Madre de Deus (num total de aproximadamente 6Ha), e encontra-se sobrecarregada pelas infra-estruturas viárias e ferroviárias que a atravessam. O edificado que a delimita apresenta-se na sua maioria em fraco estado de conservação e é constituído por edifícios industriais, edifícios habitacionais e edifícios classificados. A proposta para este local prevê a criação de duas áreas distintas, de vocação e carácter adaptado aos edifícios que vão “servir” (Ilustração 56).



Ilustração 56 | Planta de Estratégia Local.

Escala 1/2000. Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Área de Intervenção	83 301,89 m ²	Área Total de Implantação	5 322,02 m ²
Área de Demolição	13 402,61 m ²	Área Bruta de Construção	7 118,49 m ²
Volume de Desaterro	28 914,03 m ³	Índice de Construção	0,63
Preço m ² Construção (Portaria 280/2014)	482,40 €	Estimativa Custo Construção	3 433 959,57 €

Tabela 8 | Áreas e Índices da proposta.
Valores aproximados

Na primeira área, no término da Rua Gualdim Pais junto à intersecção com a Rua de Xabregas, sugere-se a criação de uma praça através do desaterro (e consequente dotação de estrutura substituta) da linha de caminho-de-ferro e da demolição do edificado existente entre esta e a Vila Flamiano (Ilustração 57). Trata-se de edificado em mau estado de conservação, na sua maioria sem função actual nem valor patrimonial. Desta forma, o Largo Marquês de Nisa passaria realmente a ser um largo (actualmente, devido à presença do referido edificado, é apenas uma rua com uma dimensão transversal generosa) onde seria possível aos alunos da Escola Profissional Dona Maria Pia e aos moradores da zona permanecer. Prevê-se um espaço arborizado, dotado de equipamento urbano inerente à sua função de “estar”, evocativo da época industrial, que assuma essencialmente um carácter mais privado, de bairro.



Ilustração 57 | Proposta para o Largo Marquês de Nisa.

Fonte: Fotografia da autora, edição pessoal sobre fotografia da maqueta 1/500.



Ilustração 58 | Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.

Fonte: Fotografia da autora, edição pessoal sobre fotografia da maqueta 1/500.



Ilustração 59 | Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.

Fonte: Fotografia da autora, edição pessoal sobre fotografia da maqueta 1/500.



Ilustração 60 | Proposta para a segunda área. Hipótese de utilização.

Fonte: Fotografia da autora, edição pessoal sobre fotografia da maqueta 1/500.

A segunda área proposta ocupa as áreas de ambos os lados da Rua Bispo de Cochim Dom Joseph Kureethara, local onde actualmente se situam as instalações do supermercado LIDL, o posto de abastecimento da BP e alguns armazéns em mau estado de conservação e em ruínas. Também neste local se propõe o desaterro parcial da linha do caminho-de-ferro, até ao edifício da CP que possui localização confinante com as instalações do LIDL, e a demolição de algum edificado. Com esta operação pretende-se proporcionar a amplitude de espaço tão necessária aos edifícios do Convento da Madre de Deus e ao Convento de São Francisco de Xabregas, espaço esse que era uma realidade aquando a edificação dos mesmos.

Resultando desta solução um espaço aberto de extensa área, propõe-se a criação de um conjunto edificado que dê escala humana aos espaços a criar e que reforce através dos usos que lhe serão atribuídos o carácter de nova centralidade, criando ainda a necessária unificação da malha urbana. O conjunto traduz-se numa intercepção de cinco volumes que definem a orientação dos espaços, sendo atravessados por um sexto volume que se materializa num percurso pedonal ao nível do primeiro piso (Ilustração 61). Pretende-se que este percurso seja de acesso público, facilitando a circulação entre os restantes volumes, proporcionando espaços onde será possível a quase inexistente relação (visual) com o rio, e criando ainda um segundo percurso. Da edificação deste conjunto resultarão três espaços públicos principais, um confinante com a fachada principal do Convento da Madre de Deus, o segundo será um espaço confinado pelo edificado proposto e o terceiro será em frente ao portal do Convento de São Francisco de Xabregas.



Ilustração 61 | Vivência no percurso elevado.
Fonte: Edição pessoal sobre modelo 3D digital.

No primeiro espaço, confinante com o Convento da Madre de Deus, propõe-se uma praça onde de certa forma são recriadas as vivências da antiga praia da Marabana, praia que outrora ali existiu, recorrendo para tal à marcação da antiga linha de costa através de diferenças altimétricas no pavimento, com a criação de um anfiteatro (Ilustração 58 a Ilustração 60), e jogos de água. Nos edifícios que delimitam este espaço localizar-se-ão um silo automóvel, espaços de trabalho e *coworking*, um museu industrial (Ilustração 62 e Ilustração 63) e residências de estudantes. O silo automóvel apresenta-se com solução alternativa à criação de estacionamento automóvel subterrâneo, uma vez que esta zona situando-se na desembocadura do Vale de Chelas e possuindo um cota de aproximadamente quatro metros acima do nível médio da água do mar, se encontra classificada como zona de alto risco de inundação mas também como alternativa/complemento ao estacionamento de superfície. As residências de estudantes e espaços de trabalho e *coworking* apresentam-se como programas de apoio à Escola de Artes e Ofícios a criar no edifício que contém o segundo espaço. Têm ainda como função a atracção e fixação de população jovem, dinamizando a zona quer no período diurno quer no período nocturno. O Museu Industrial vem colmatar uma falha na divulgação e memória de uma época da história da cidade, em particular da área de Xabregas, reforçando assim o carácter do local.



Ilustração 62 | Vista do Interior do Museu Industrial.

Fonte: Edição pessoal sobre modelo 3D digital.

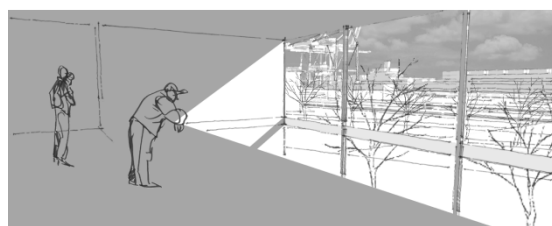


Ilustração 63 | Vista do Interior do Museu Industrial.

Fonte: Edição pessoal sobre modelo 3D digital.

O segundo espaço, como já referido, surge da criação do edifício que comportará a Escola de Artes e Ofícios. Este espaço assume uma dimensão semelhante à do claustro do Convento da Madre de Deus e como tal, o piso térreo do edifício vive voltado para si, sendo o seu uso segregado às vivências do mesmo.

O terceiro espaço assume a forma e função de cone visual para o Convento de São Francisco de Xabregas a partir da Avenida Infante Dom Henrique. Trata-se de um espaço de contemplação do edifício notável.

Através da realocação do traçado da Avenida Infante Dom Henrique cria-se um quarto espaço onde se pretende enfatizar e aproximar a relação com o Rio Tejo e o Porto de Lisboa. A criação deste espaço, que funciona como uma “bolsa verde”, potencia o reforço da estrutura verde ao longo da Avenida Infante Dom Henrique (Ilustração 64) e propicia uma relação mais próxima com o Porto, algo que não era possível quando apenas existia entre a avenida e o murete do Porto um passeio com sensivelmente 2 metros de largura.



Ilustração 64 | Vista da Avenida Infante Dom Henrique.
Fonte: Edição pessoal sobre modelo 3D digital.

Como factores uniformizadores de todos estes espaços apresentam-se os redimensionamentos e pavimentação das vias e áreas pedonais (dando prioridade ao peão), a arborização dos vários espaços e o emprego de mobiliário urbano coerente em toda a área (e eixo).

Alameda do Beato

Nesta área, pretende-se criar uma nova centralidade no bairro (Ilustração 65 e Ilustração 66). A proposta apresentada para esta zona sugere o corte do trânsito na Alameda do Beato ficando toda a sua área afecta a circulação pedonal e a espaço de recreio. Propõe-se ainda uma operação de arborização do eixo central da alameda, assim como a dotação da mesma com elementos de mobiliário urbano e a afectação dos pisos térreos dos edifícios circundantes a actividades comerciais e serviços. Junto à fachada do Convento do Beato existe um vazio urbano onde se sugere a construção de um edifício que crie e uniformize a frente de na Alameda do Beato.



Ilustração 65 | Situação actual da Alameda do Beato.

Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.



Ilustração 66 | Situação proposta para a Alameda do Beato.

Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

Praça David Leandro da Silva

A intervenção nesta praça apresenta-se muito ligeira, uma vez que se trata do espaço público mais bem cuidado e bem conseguido em todo o troço do eixo. Nesse sentido, a proposta incide somente na uniformização de pavimentação (Ilustração 67 e Ilustração 68) e mobiliário urbano em relação ao restante espaço do eixo. Também neste local se prevê um nivelamento da faixa de circulação viária com os espaços pedonais por forma a tornar todo o espaço mais agradável à permanência do peão, obrigando a um abrandamento do tráfego.

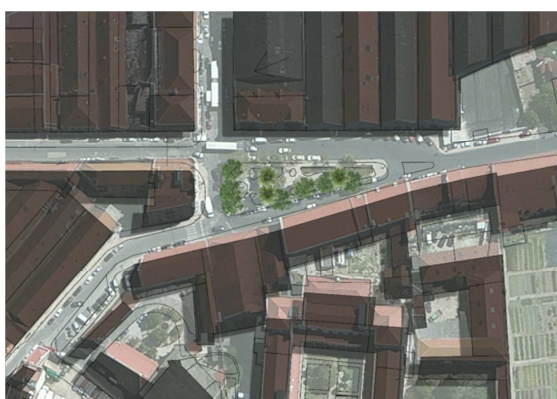


Ilustração 67 | Situação actual da Praça David Leandro da Silva.

Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

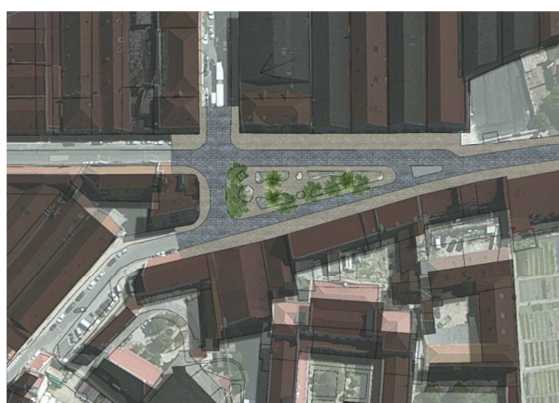


Ilustração 68 | Situação proposta para a Praça David Leandro da Silva.

Fonte: ilustração elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço público é uma temática cada vez mais pertinente nos dias que correm, ocupando-se do seu estudo tanto urbanistas como geógrafos e sociólogos, entre outros. Trata-se do espaço onde se efectuam as trocas vitais do dia-a-dia, tendo por isso um papel preponderante na estrutura urbana. Uma vez que a qualidade destes espaços se associa cada vez mais à qualidade e sucesso das cidades este é por isso um componente fundamental num processo de transformação urbana. O estudo do espaço público no contexto de um processo de regeneração urbana de uma zona ribeirinha torna-se ainda mais imprescindível uma vez que por norma se tratam de zonas de extensa área, nas quais o espaço público tomará grande parte.

No contexto de Lisboa, esta é também uma temática em voga tendo surgido nos últimos anos variados projectos de recuperação de espaços emblemáticos da cidade, conforme referido no ponto 2.4. De facto, a qualificação dos espaços públicos ganhou um papel decisivo na estratégia para a cidade passando a ocupar um dos sete objectivos principais do Plano Director Municipal de 2012 por ser entendido como um meio de captação de habitantes e empresas contribuindo para a regeneração urbana.

Xabregas, uma zona ribeirinha fortemente marcada pela actividade fabril e pela anterior ocupação religiosa, encontra-se actualmente em declínio estando grande parte do seu edificado e património industrial votado ao abandono. Trata-se de uma zona que sofreu enormes transformações com a ocupação industrial, e mais tarde com o processo de desindustrialização, para a qual nunca foi elaborado um plano estruturante, persistindo assim até aos dias de hoje os resultados da desordeira ocupação. Uma vez que na sua relação com o rio se encontra uma barreira, as instalações do Porto de Lisboa, esta é uma área ribeirinha que não pode tirar partido da sua privilegiada localização sendo por isso necessária a sua regeneração com vista a outra vocação.

Pelas razões anteriormente referidas e por possuir uma localização privilegiada no centro de Lisboa considerou-se esta zona como indicada à aplicação da temática estudada, uma vez que dada a forte presença patrimonial possibilitou o desenvolvimento de uma proposta de regeneração urbana assente na prossecução da sua valorização e unificação através da requalificação do espaço público.

Publicações

BACON, E. (1976). *Design of Cities*. Nova Iorque: Penguin Books.

BORJA, J.; MUXÍ, Z. (2001). *L'Espai públic: Ciutat i Ciutadania*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

BRANDÃO, P.; JORGE, F. (1988). *Lisboa: A Cidade e o Rio*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.

BRANDÃO, P., CARRELO, Á. (2002). *O Chão da Cidade – Guia de avaliação do Design de Espaço Público*. Lisboa: Ed. CPD.

BROADBENT, G. (1990). *Emerging Concepts in Urban Space Design*. Londres: E&FN Spon.

CARMONA, M. et al. (2003) *Public Places – Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.

CONSIGLIERI, C. et al (1993). *Pelas Freguesias de Lisboa – Benfica, Carnide, Ameixoeira, Charneca, Lumiar*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

FOLGADO, D. & CUSTÓDIO, J. (1999). *Caminho do Oriente – Guia do Património Industrial*. Lisboa: Livros Horizonte.

FRANCIS, M.. (1989) Control as a Dimension of Public-Space Quality. In: ALTMAN, I. & ZUBE, E. H. (eds.). *Public Places and Spaces*. Human Behavior and Environment, 10. Nova Iorque: Plenum Press.

FRANÇA, J. A. (1980). *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

FURTADO, M. (1997). *Do Antigo Sítio de Enxobregas*. Lisboa: Vega.

- GEHL, J. (1996). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- GEHL, J. & GEMZOE, L. (1996). *Public Spaces - Public Life*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- GEHL, J. & GEMZOE, L. (2001). *New City Spaces*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- GEHL, J. & GEMZOE, L. (2006). *New City Life*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- GEHL, J. & GEMZOE, L. (2010). *Cities For People*. Washington: Island Press.
- JACOBS, A. (1995). *Great Streets*. Cambridge: MIT Press (MA).
- KOSTOF, S. (1991). *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*. Londres: Thames & Hudson.
- KOWALSKI, K. & MANCUSO, F. (2007). *Squares of Europe: Squares for Europe*. Cracóvia: Jagiellonian University Press.
- MAGALHÃES, A. (2008). *Reabilitação Urbana – Intervenções Percursoras no Núcleo Antigo de Lisboa*. Exponentes 5. Lisboa: Parque Expo'98.
- MANZO, A. (2001). *Espaços Exteriores Urbanos Sustentáveis – Guia de Conceção Ambiental*. Lisboa: Intervenção Operacional Renovação Urbana.
- MATOS, J. S. & PAULO, J. F. (1999). *Caminho do Oriente – Guia Histórico II*. Lisboa: Livros Horizonte.
- MONCLÚS, F. X. & OYÓN, J. (2001). *Elementos de Composición Urbana*. Barcelona: Edicions UPC.
- OCHOA, R. (2012). The importance of the walk in the analysis of public space. In ECKARDT, F. & MORGADO, S. (eds.). *Understanding the Post-industrial City*. Bauhaus Urban Studies 4. Würzburg: Königshausen & Neumann.
- PANERAI, P. & MANGIN, D. (1999). *Projet Urbain*. Marselha: Éditions Parenthèses.

SOLÁ-MORALES, M. (1993). *Les Formes de Creixement Urbà*. Barcelona: Ediciones UPC.

SOLÁ-MORALES, M. (2010). The Impossible Project of Public Space. In: ANGLÈS, M. (ed.). In Favour of Public Space – Ten Years of the European Prize for Urban Public Space. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona and ACTAR.

LAMAS, J. M. R. G. (2007). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

Periódicos

CML – Câmara Municipal de Lisboa (2014). Editorial. *LISBOA Revista Municipal*. 10. p. 1.

CML – Câmara Municipal de Lisboa (2014). Reabilitação Urbana, Lisboa Vestida de Novo. *LISBOA Revista Municipal*. 10. p. 2-4.

MOREIRA, G. (2007). Requalificação Urbana – Alguns Conceitos Básicos. *Artitextos*. 05. p. 117-129.

LECARDANE, R. (2009). Saint-Nazaire Ville-Port. Lo Spazio Pubblico della rigenerazione portuale. *Portus*. 17. p. 68-73.

Publicações Online

FERNANDES, A.C.T.D. (2012). *Metodologias de avaliação da qualidade dos espaços públicos* [Online]. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil — Especialização em Planeamento. Porto: Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68407/1/000154929.pdf> [Consult. 08 Janeiro 2014]

GACHINEIRO, M.A.C.C. (2011). *Revitalização urbana e social do sítio de Xabregas* [Online]. Dissertação de Mestrado em Reabilitação da Arquitectura e Núcleos Urbanos. Lisboa: Faculdade de Arquitectura – Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/4044> [Consult. 17 Outubro 2013].

LI, M. (2003). *Urban Regeneration Through Public Space: A Case Study in Squares in Dalia, China* [Online]. Dissertação de Mestrado em Geografia. Waterloo: Universidade de Waterloo. Disponível em: <https://uwspace.uwaterloo.ca/bitstream/handle/10012/991/m9li2004.pdf?sequence=1> [Consult. 16 Dezembro 2013].

MELIK, R. & LAWTON, P. (2011). The role of public space in urban renewal strategies in Rotterdam and Dublin. *Planning Practice & Research* [Online]. 26, 5. p. 513-530. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/02697459.2011.626681> [Consult. 1 Dezembro 2013].

MANSO, M. (2014). Como se explica o BOOM em Lisboa?. *Revista2*. [Online] 31 Agosto 2014. Disponível em: <http://www.publico.pt/portugal/noticia/a-turistificacao-de-lisboa-e-porto-ainda-pode-crescer-1668034>. [Consult. 20 Janeiro 2014]

NEAL, Z. (2010) Seeking common ground: three perspectives on public space. *Urban Design and Planning*. [Online] 163. p. 59-66. Disponível em: <https://www.msu.edu/~zpneal/publications/neal-seekingcommon.pdf>. [Consult. 20 Maio 2014].

Sites Web

BILBAO RIA 2000. (s.d.) *Bilbao Ria 2000*. [Online] Disponível em: <http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/ing/home/home.aspx?primeraVez=0>. [Consult. 4 Setembro 2014]

CML - CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2014) *Caderno Uma Praça em cada Bairro – Intervenções em Espaço Público*. [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/uma-praca-em-cada-bairro-intervencoes-em-espaco-publico>. [Consult. 3 Setembro 2014]

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2009) *PIPARU – Programa de Investimento Prioritário em Acções de Reabilitação Urbana*. [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/piparu>. [Consult. 3 Setembro 2014].

CML – Câmara Municipal De Lisboa. (2012) *Programa Reabilita Primeiro Paga Depois* [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/pt/viver/urbanismo/reabilitacao-urbana/programas-de-incentivo-a-reabilitacao-urbana/programa-reabilita-primeiro-paga-depois>. [Consult. Setembro 2014].

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2014) *RE9* [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/pt/viver/urbanismo/reabilitacao-urbana/programas-de-incentivo-a-reabilitacao-urbana/re9>. [Consult. 3 Setembro 2014].

DIRECÇÃO GERAL DO PATRIMÓNIO CULTURAL. (s.d.) *Igreja da Madre de Deus*. [Online] Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70729>. [Consult. 12 Janeiro 2015].

DGT – DIRECÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO. (s.d.) *Glossário*. [Online] Disponível em: http://www.dgterritorio.pt/glossario/ordenamento_e_cidades/conceitos_igt/. [Consult. 20 Janeiro 2015].

GUIA DA CIDADE. (s.d.) *Convento e Igreja Madre de Deus* (Museu Nacional do Azulejo). [Online] Disponível em: <http://www.guiadacidade.pt/pt/poi-convento-e-igreja-madre-de-deus-museu-nacional-do-azulejo-18025>. [Consult. 12 Janeiro 2015].

JUNTA DE FREGUESIA DO BEATO. (s.d.) *História*. [Online] Disponível em: <http://www.jf-beato.pt/beato/historia/>. [Consult. 17 Junho 2014].

JUNTA DE FREGUESIA DE MARVILA. (s.d.) *História da Freguesia - Património*. [Online] Disponível em: <http://jf-marvila.pt/index.php/historia-da-freguesia/patrimonio>. [Consult. 17 Junho 2014].

LUSOPONTE. (s.d.) Lusoponte – Ponte 25 de Abril. [Online] Disponível em: <http://www.lusoponte.pt/>. [Consult. 12 Janeiro 2015].

MOPTC – MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (2006). *Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo Portuário*. [Online] Disponível em: http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/editor2/eng.naval/5estrategia_sector_maritimo_portuario.pdf. [Consult. 20 Janeiro 2015].

OLIVEIRA, C.. (2007) *Direcção Geral do Património Cultural - Antigo Convento do Beato António, abrangendo a igreja, o claustro, o refeitório e a escada de acesso ao pavimento superior e os elementos que lhe estão adjacentes*. [Online] Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/72952>. [Consult. 12 Janeiro 2015].

PARQUEEXPO. (s.d.) *Parque Expo – Projectos – Parque das Nações*. [Online] Disponível em:

PORTO DE LISBOA. (s.d.) *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa - Sumário Executivo*. [Online] Disponível em: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO. [Consult. 20 Janeiro 2015].

PORTO DE LISBOA. (s.d.) *Memória Institucional*. [Online] Disponível em: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL. [Consult. 20 Janeiro 2015].

PROGRAMA BIPZIP. (s.d.) *Pelouro da Habitação e Desenvolvimento Local*. [Online] Disponível em: <http://habitacao.cm-lisboa.pt/index.htm?no=2730001>. [Consult. 3 Setembro 2014].

PUBLIC SPACE. (s.d.) *Public Space – Què és*. [Online] Disponível em: <http://www.publicspace.org/>. [Consult. 16 Dezembro 2013]

Instrumentos de Gestão e Planeamento

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1948) *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL (Etienne de Groer)*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1959) *Plano Director de Urbanização de Lisboa - PDUL*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1967) *Plano Geral de Urbanização de Lisboa – PGUCL (Meyer-Heine)*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1991) *Plano Regional de Ordenamento do Território de 1991*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1991) *Regulamento Geral do Mobiliário Urbano e da Ocupação da Via Pública*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1992) *Plano Estratégico de Lisboa de 1992 - PEL*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1994) *Plano Director Municipal de Lisboa de 1994*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1995) *POZOR*. Lisboa;

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (1997) *Plano de Urbanização do Vale de Chelas*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2002). *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2006) *Plano de Urbanização do Vale de Santo António*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2008) *Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2008) *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2011) *Plano de Pormenor da Matinha*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2011) *Estratégia de Reabilitação Urbana 2011-2024*. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2012) *Plano Director Municipal de Lisboa de 2012*. Lisboa.

CML - CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2012) *Visão estratégica - Lisboa 2012*. Lisboa.

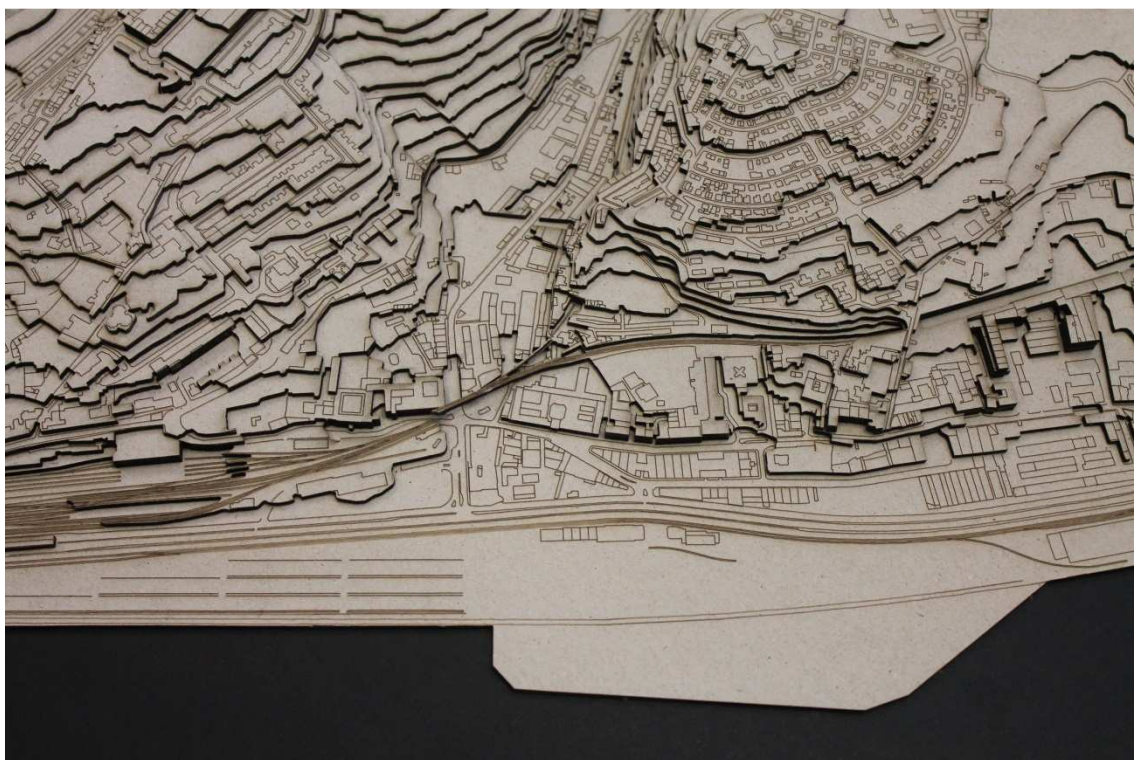
CML - CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA/EQUIPA DE MISSÃO LISBOA/EUROPA 2020. (----)
Lx-Europa 2020 – Lisboa no quadro do próximo período de programação comunitário.
Lisboa.

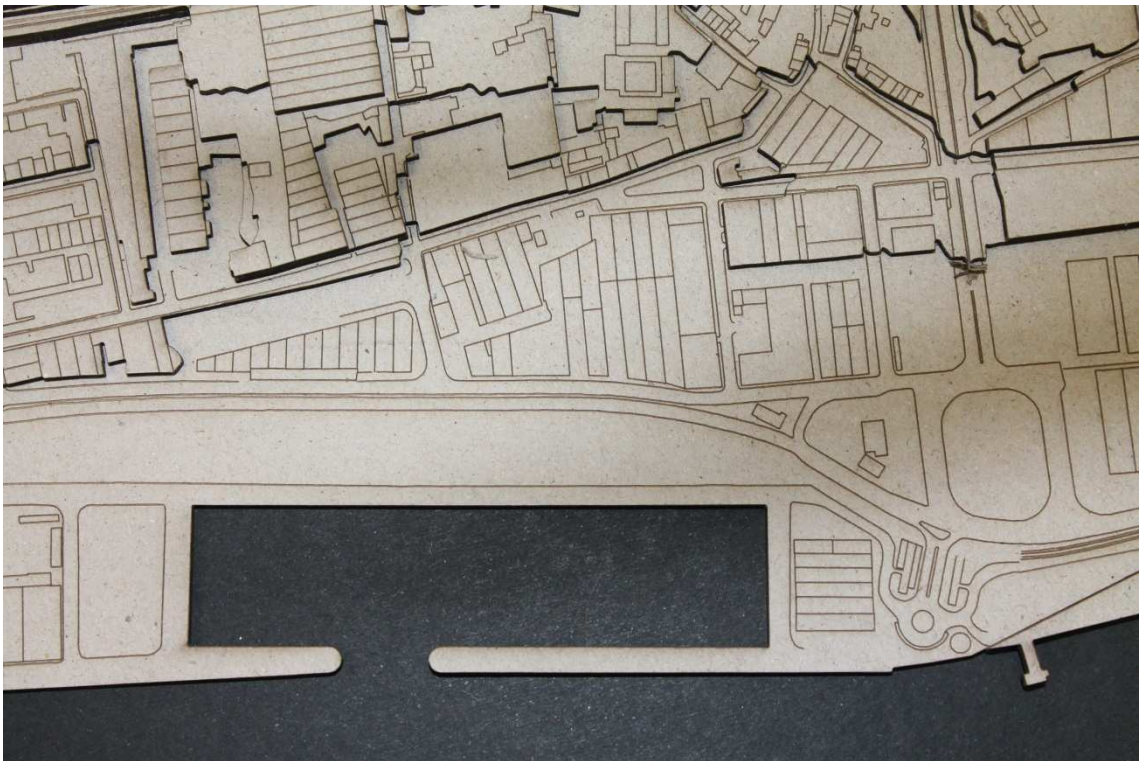
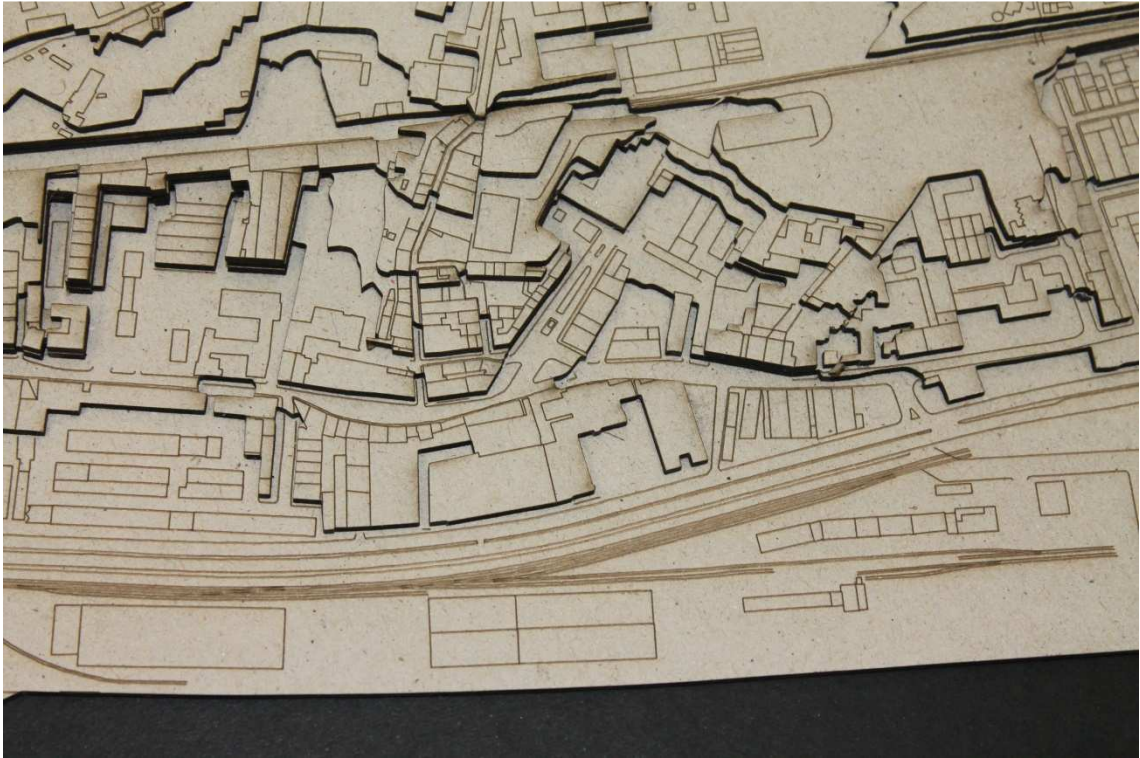
Cartografia

VIEGAS, I.M. & TOJAL, A. A.. (2000) *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque 1856-1858*. Lisboa: CML.

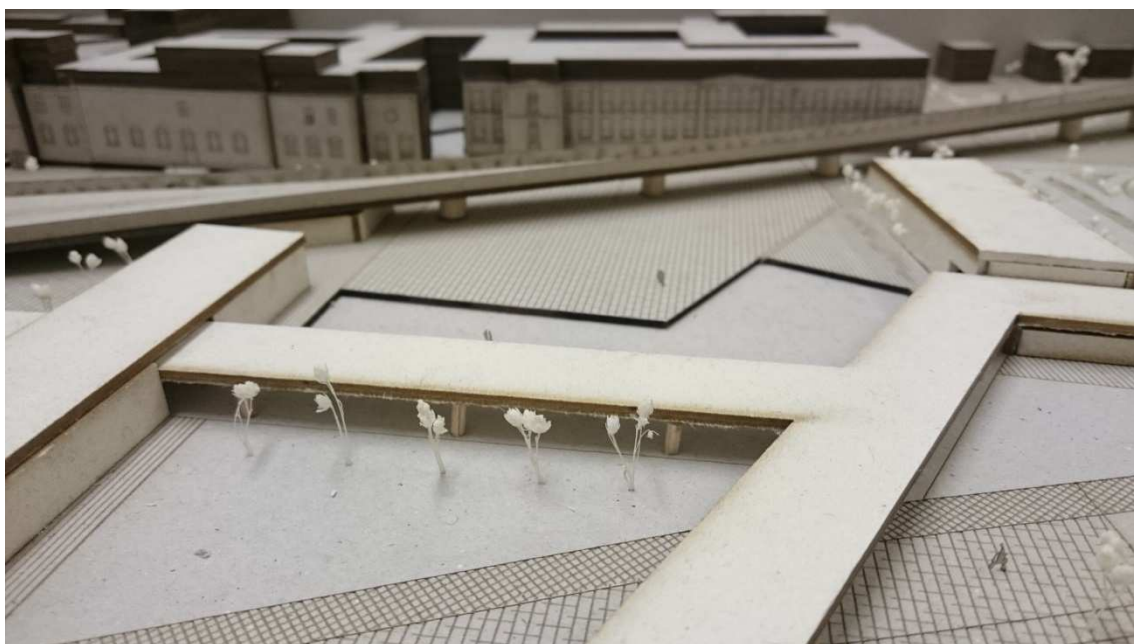
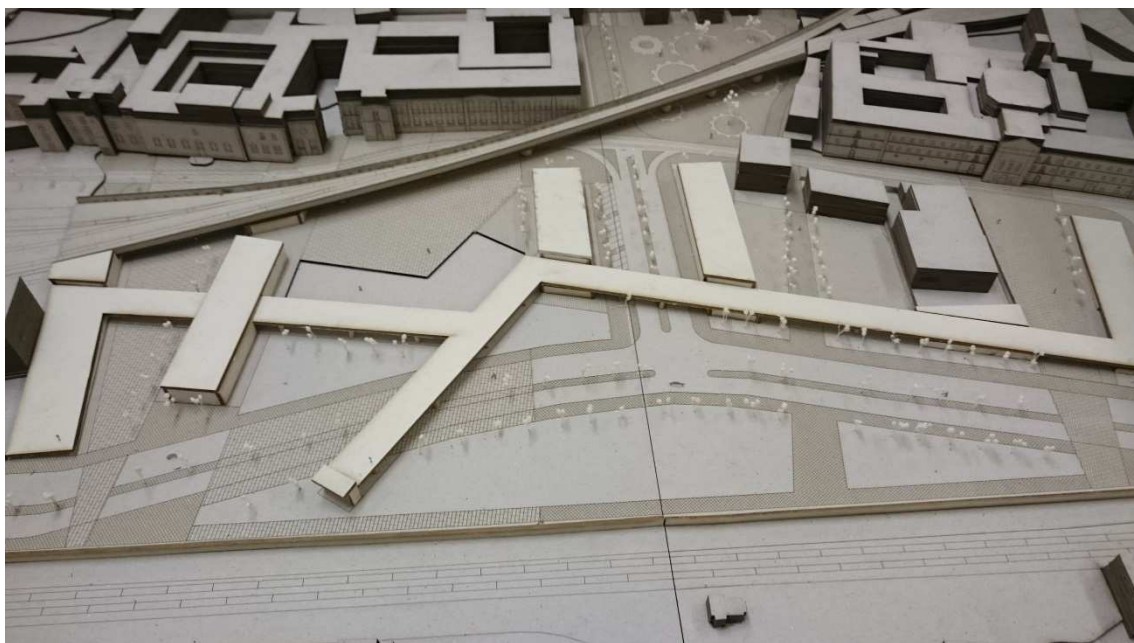
VIEGAS, I.M. & TOJAL, A. A.. (2005) *Levantamento da Planta de Lisboa 1904-1911 (Silva Pinto)*. Lisboa: CML.

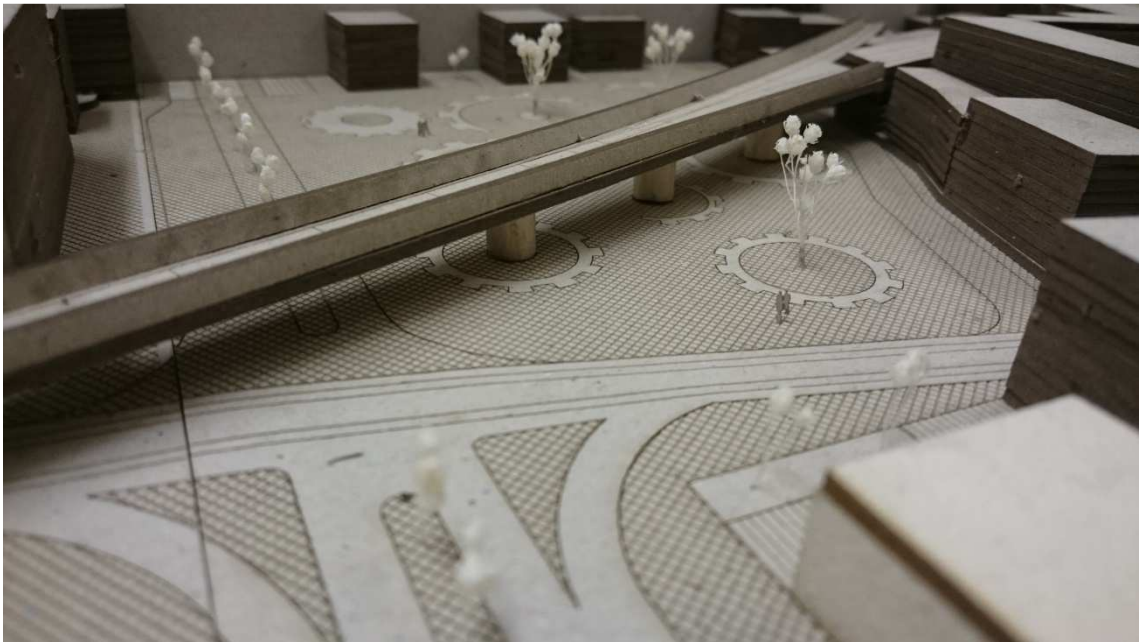
Anexo 1 | Fotografias da Maqueta 1/5000

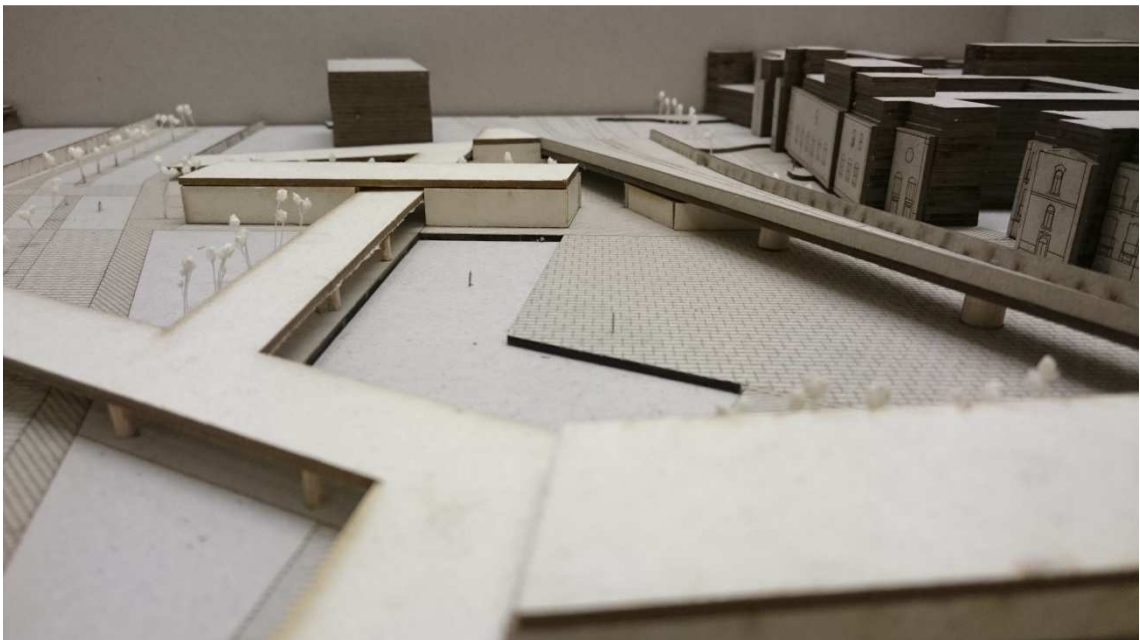




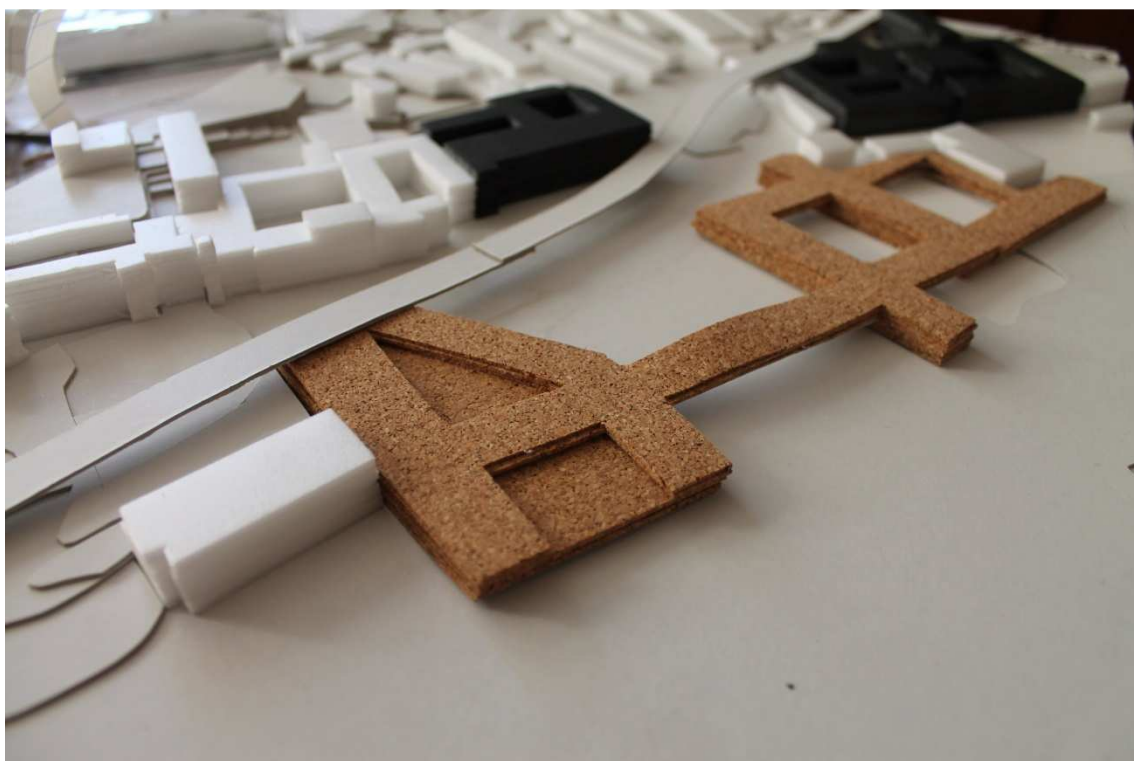
Anexo 2 | Fotografias da Maqueta 1/500



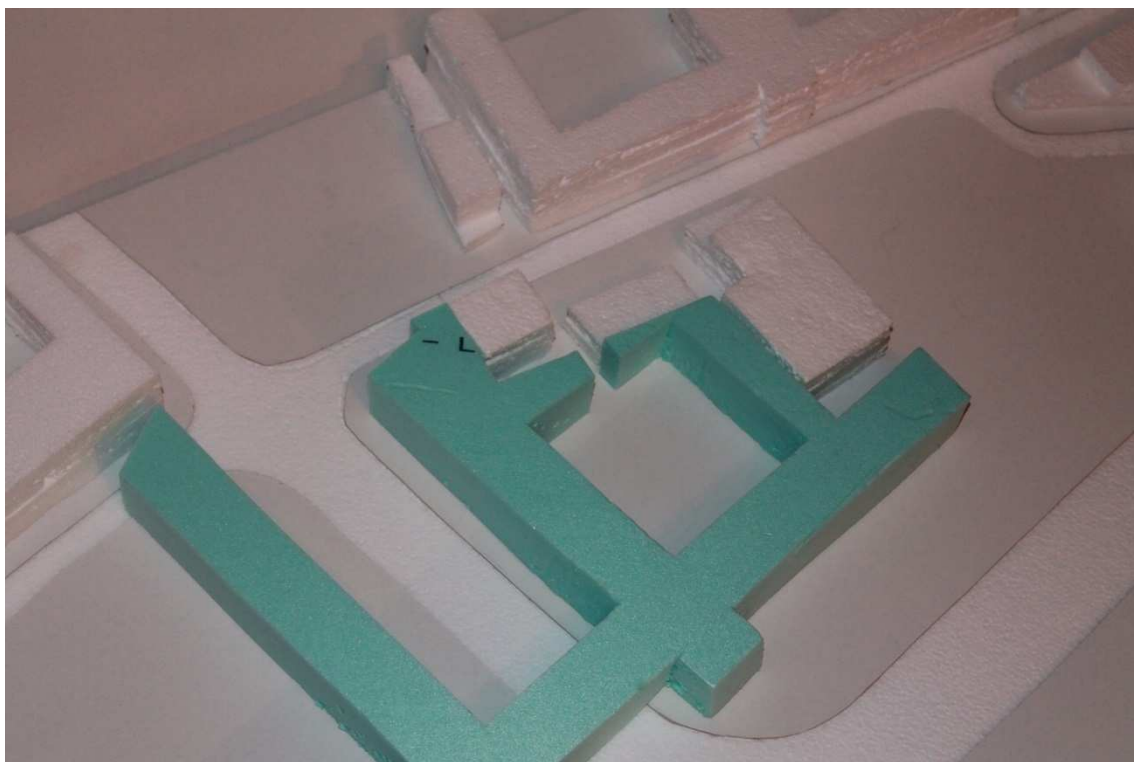
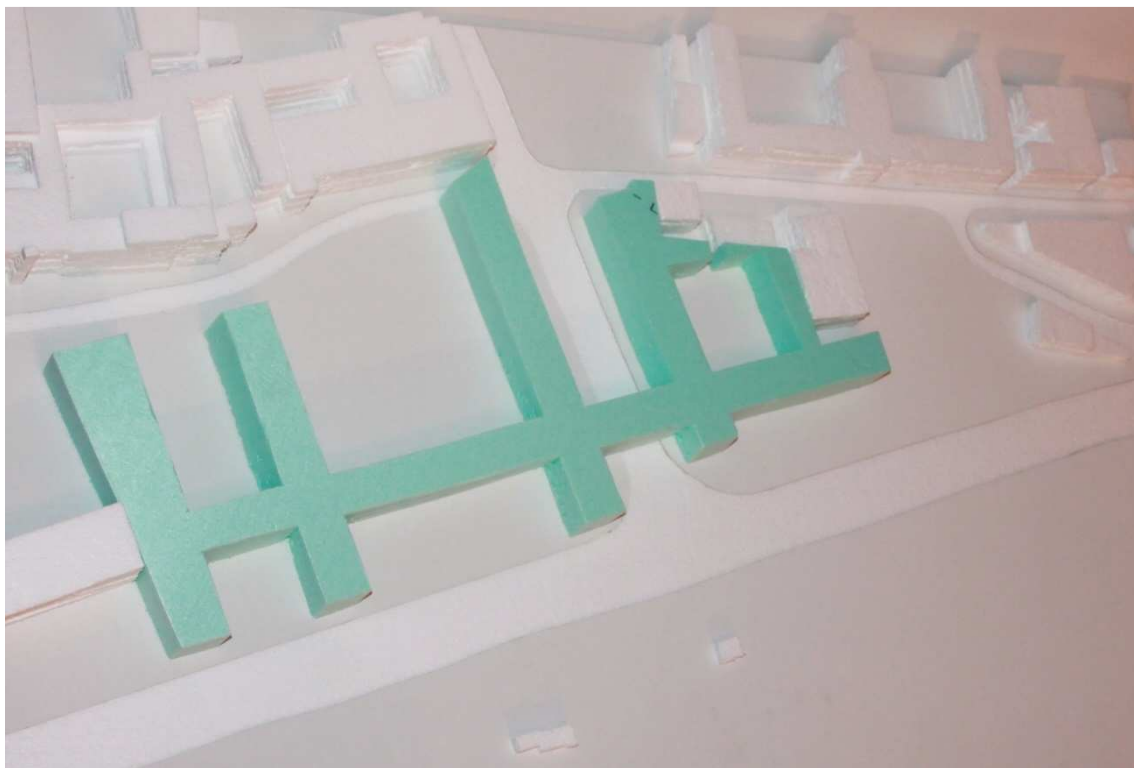




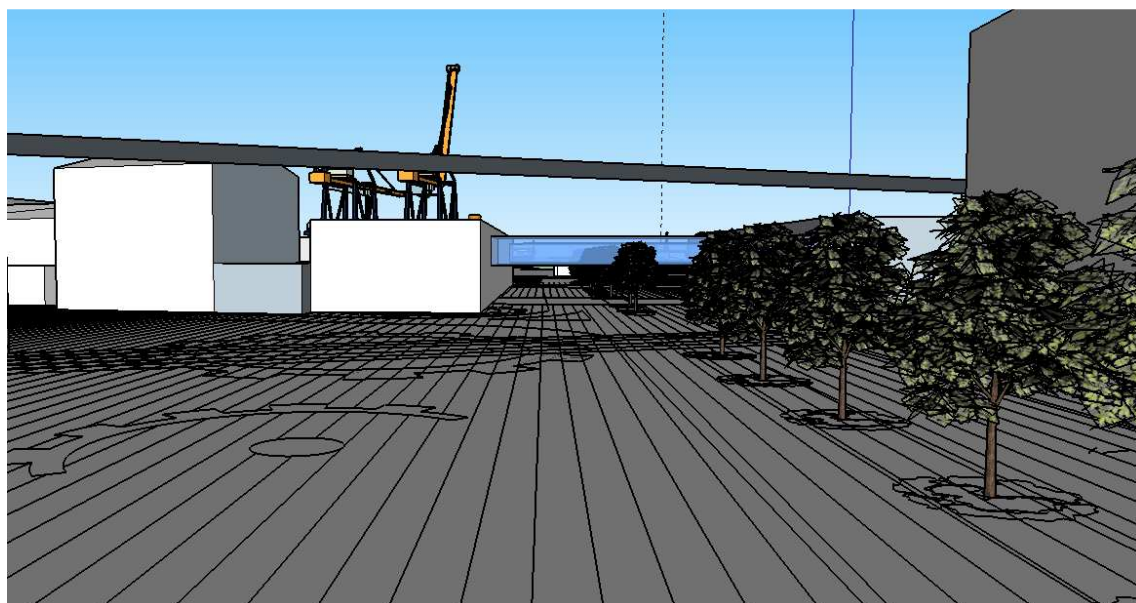
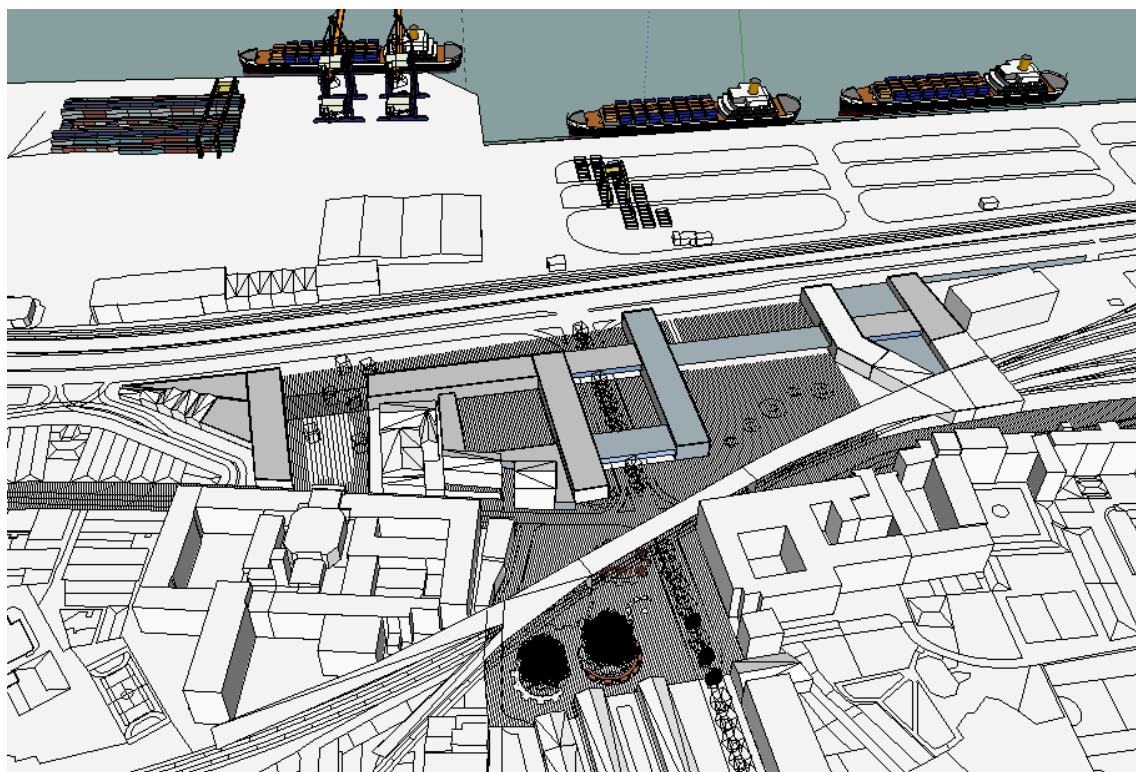
Anexo 3 | Fotografias da Maqueta de Estudo 1/1000

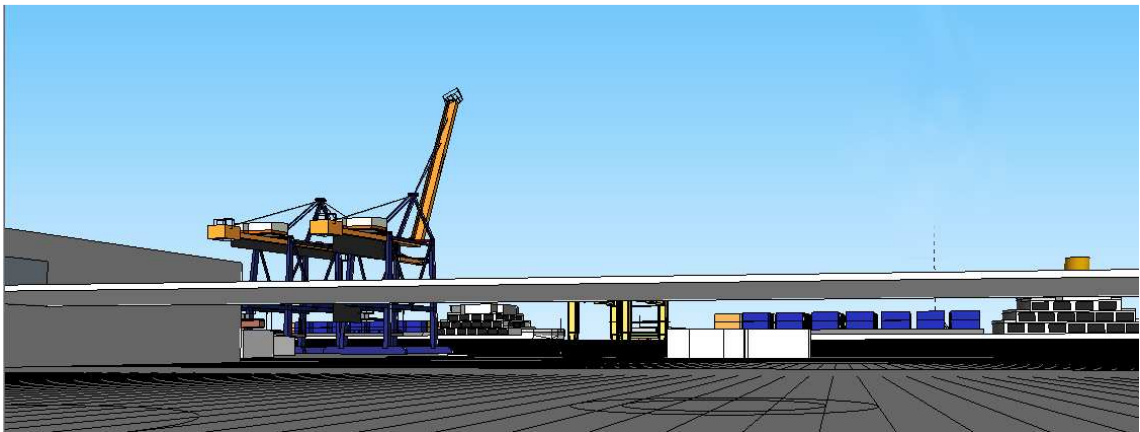
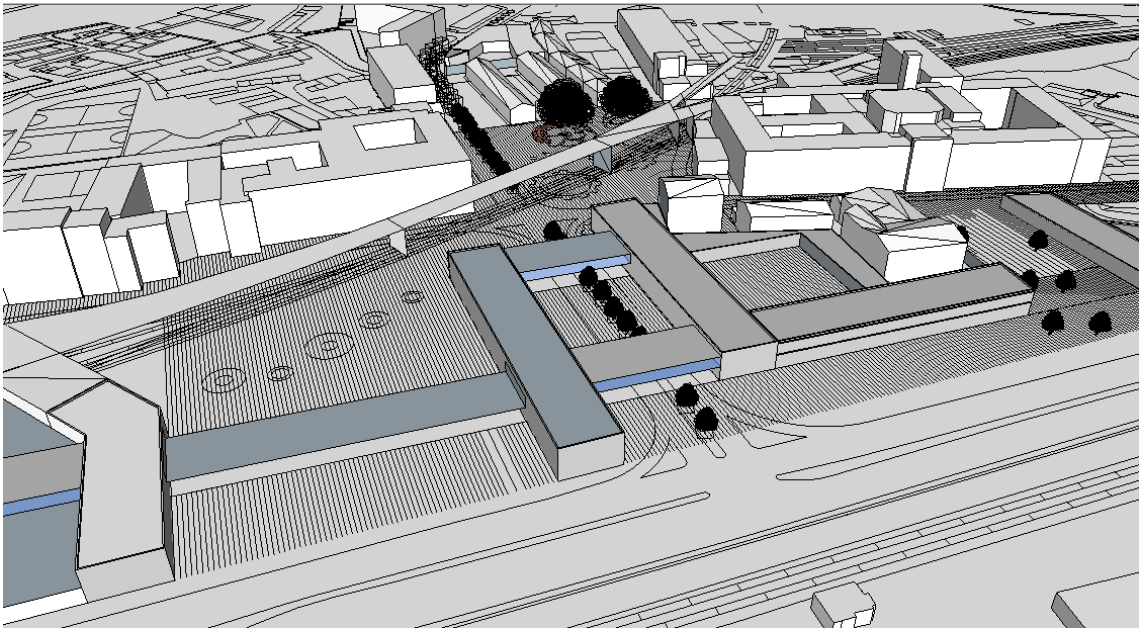


Anexo 4 | Fotografias da Maqueta de Estudo 1/500



Anexo 5 | Imagens da Maqueta Digital (de estudo)





Anexo 6 | Painéis da Proposta